



THE ITALIAN MARITIME JOURNAL

A CURA DI:

Greta Tellarini

COMITATO DIRETTIVO:

Stephan Hobe, Pietro Manzini
Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon
Benito Pagnanelli, Franco Persiani
Alfredo Roma, Kai-Uwe Schrogl
Mario Sebastiani, Greta Tellarini
Leopoldo Tullio, Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:

Doriano Ricciutelli, Giuseppe Giliberti,
Nicola Ridolfi, Greta Tellarini

REDAZIONE:

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

SOMMARIO

Nuovi orientamenti dell'Unione Europea
per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti:
la disciplina introdotta dalla nuova proposta di
regolamento con particolare riguardo agli aspetti
del trasporto marittimo.

di Doriano Ricciutelli

p.2

Osservatorio Legislativo

a cura di Giuseppe Giliberti

p.7

Rassegna Giurisprudenziale

a cura di Nicola Ridolfi

p.15

Materiali

a cura di Greta Tellarini

p.18

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

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



Nuovi orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti: la disciplina introdotta dalla nuova proposta di regolamento con particolare riguardo agli aspetti del trasporto marittimo.

di *Doriano Ricciutelli*

Il 24 ottobre 2011 la Commissione europea ha trasmesso al Consiglio dell'Unione Europea, per l'avvio del relativo *iter* di approvazione, la Proposta di Regolamento (COM(2011) 650 definitivo del 19 ottobre 2011), finalizzata a costituire, secondo nuovi indirizzi, una rete transeuropea dei trasporti TEN-T completa, pienamente adeguata a sostenere i flussi di trasporto ed a collegare in maniera intermodale ed interoperabile l'intero territorio dell'Unione.

La normativa in questione che sostituirà la Decisione n. 661/2010/CE (refusione degli "orientamenti" TEN-T già espressi nelle Decisioni n. 1692/96/CE e n. 884/2004/CE) ⁽¹⁾ mira in concreto a risolvere le criticità riscontrate nel settore delle infrastrutture attraverso l'estensione di una normativa integrata ed armonizzata a tutti i Paesi membri, ottimizzando in tal modo il funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e del territorio.

A titolo esemplificativo, è lecito affermare che il legislatore comunitario, fedele alla strategia di Lisbona, con la nuova pianificazione della TEN-T abbia cercato, *de facto*, di formulare risposte efficaci rispetto al proposito di eliminare le frammentazioni della rete che determinano la formazione di importanti "strozzature" per i flussi di merci e passeggeri, il sottosviluppo dei "nodi" principali in molti dei maggiori scali europei anche portuali e, da ultimo, le forti differenze tra gli *standard* operativi fondati su consolidate prassi nazionali. Alla stregua di tali premesse, occorre preliminarmente avvertire che la scelta del regolamento risponde alla specifica esigenza di stabilire, attraverso un più incisivo strumento di portata generale, requisiti uniformi per la realizzazione e la manutenzione delle infrastrutture che devono essere rispettati non soltanto dagli Stati, ma anche da qualsiasi soggetto direttamente responsabile della rete TEN-T, sia pubblico, sia privato.

Relativamente alle questioni di inquadramento normativo, sembra opportuno porre in risalto la circostanza che le disposizioni contenute nella proposta, ricomprese nel *framework* legislativo delineato dal combinato disposto degli articoli dal 170 al 172 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), sono coerenti con la *policy* contenuta nel Libro bianco nei trasporti ed adeguate a conseguire gli obiettivi fissati dalla Commissione nella Comunicazione "Una agenda digitale per l'Europa" (per la costituzione di uno Spazio Unico Europeo)⁽²⁾ ⁽³⁾.

(1) Decisione 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione), in G.U. L del 5.8.2010, pag.1. Vedi anche il Libro verde del 4 febbraio 2009 [COM(2009) 44 def.].

(2) Libro bianco della Commissione europea «Tabella di marcia verso uno Spazio unico europeo dei trasporti - per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», (COM(2011) 144 definitivo del 28 marzo 2011). Il 5 dicembre si è tenuta la Conferenza sul Libro bianco organizzata dalla Commissione europea e dal Comitato Europeo Economico e Sociale (EESC).

(3) COM (2010) 245 definitivo.



Ciò premesso, si può senza alcun dubbio sottolineare che l'elemento essenziale e di più sottile apprezzamento giuridico del documento risiede in quel *quid novitatis*, che costituisce, innanzitutto, l'articolata impostazione metodologica perseguita nella fattispecie dalla Commissione (sulla scorta di puntuali valutazioni di impatto e di ampie consultazione con il Parlamento Europeo, gli Stati e le parti interessate)⁽⁴⁾.

Si tratta del principio imperniato sulla "Programmazione concettuale" che disegna con rigorosa precisione la struttura della rete TEN-T, grazie a un *escamotage* di raffinata ingegneria legislativa, basata sull'"impostazione a doppio strato", *dual layer structure*, comprensiva cioè di una rete globale ("*comprehensive network*") e di una rete centrale ("*core network*").

Nella sostanza, l'accennato sistema prevede, da un lato, la rete globale, da realizzarsi entro il 2050, che sarà costituita da ogni infrastruttura esistente e, quindi, destinata ad assicurare nell'Unione Europea la piena copertura territoriale - in linea anzitutto con la politica marittima integrata - (ferroviaria, stradale, aeroportuale, portuale e delle vie navigabili interne) e, dall'altro, la rete centrale (*patchwork* trasformato in *network*), volta a privilegiare i collegamenti ed i nodi strategicamente più rilevanti, che sarà sovrapposta alla prima e sarà ultimata entro il 2030.

Secondo l'impianto normativo di questo futuro regolamento, che rifonda nel modo così ben congegnato gli attuali schemi della Decisione n. 661/2010/CE, la rete centrale interesserà ben 83 principali porti europei per formare un autentico "*global gateway*" nel trasporto multimodale (basti ricordare che sono attualmente connessi alla rete ferroviaria soltanto 35 scali marittimi).

Spicca a tale proposito un'altra particolarità degna di nota, in quanto sottolinea l'opzione prescelta dalla Commissione per pervenire ad una agevole realizzazione della rete centrale. È la circostanza per cui nel testo in esame viene adottato un approccio per "corridoi" e si istituiscono speciali strutture di *governance*, le "piattaforme di corridoio", predisposte (quali gruppi d'interesse economico) per elaborare ed attuare i relativi piani di sviluppo nei singoli Stati, sotto l'egida dei "coordinatori europei", che le presiedono a garanzia di legalità e trasparenza per ogni attività profusa sul campo.

Soffermandoci un momento sullo stato dei trasporti marittimi in Italia, si intuisce quale ruolo strategico assuma la portualità nazionale, tenuto conto che nella predetta rete centrale TEN-T verrebbero ricompresi, quali *core port* (i.e. porti strategici), gli scali di Genova, Livorno, La Spezia, Napoli, Gioia Tauro, Palermo, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste e considerando, oltretutto, che nel novero dei complessivi dieci "corridoi", approvati dall'Unione Europea, quattro interessano l'Italia (segnatamente il corridoio 1 che collega il Mar Baltico all'Adriatico, il corridoio 3 Mediterraneo, il corridoio 5 da Helsinki a La Valletta e il corridoio 6 da Genova a Rotterdam).

Va, comunque, rimarcato che una modifica di assoluto rilievo apportata dalla riforma in

(4) Si vedano i documenti di lavoro degli esperti sulla "Consultazione sulla futura politica in materia di rete transeuropea di trasporto" (COM(2010) 212 definitivo) e "The new Trans-European Transport network Policy. Planning and implementation issues" (SEC(2011) 101).





questione riguarda il sistema correlato ai “progetti di interesse comune”, potenzialmente ammissibili al sostegno finanziario nella misura in cui i medesimi siano suscettibili di dimostrare un evidente “valore aggiunto europeo” (concetto, peraltro, del tutto inedito e definito come quello derivante dall’intervento dell’Unione che viene ad aggiungersi al valore che sarebbe stato prodotto dalla sola iniziativa dello Stato membro).

In tale contesto, nella logica della ineludibile interrelazione tra regole comuni europee, il presente pacchetto normativo è stato opportunamente reso compatibile, per esplicito richiamo testuale, con le pertinenti politiche dell’Unione in materia di concorrenza, accesso al mercato, salute, sviluppo sostenibile⁽⁵⁾ ed appalti pubblici.

Analogamente, gli “orientamenti” della novella palesano, altresì, piena conformità alla disciplina sulla tutela ambientale, intesa nella sua accezione *lato sensu*, soprattutto laddove le relative disposizioni promuovono l’utilizzo anche di moderne tecnologie che possono contribuire alla prevista riduzione del 60% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 e, per esempio, nel trasporto marittimo disponendo l’impiego di “combustibili puliti alternativi”.

È appena il caso di aggiungere che nella nuova politica che governerà la TEN-T risultano particolarmente significativi i vari aspetti della *safety* di passeggeri e merci, legati a *fil rouge* con le tematiche afferenti all’impatto dei cambiamenti climatico-ecologici e dei potenziali disastri naturali o provocati dall’uomo sulle infrastrutture.

Sul piano delle normative degli investimenti stanziabili (vero *punctum dolens* di tal genere di iniziative), la Commissione con la comunicazione sul quadro finanziario pluriennale 2014-2020⁽⁶⁾ ha annunciato la istituzione di un nuovo strumento denominato “Meccanismo per collegare l’Europa”⁽⁷⁾⁽⁸⁾, che finanzierà, come capitale di avviamento, le infrastrutture prioritarie dell’UE (*i.e.* i progetti chiave nel settore dei trasporti, dell’energia e della banda larga digitale), inclusa specificatamente la rete TEN-T.

È ragionevolmente prevedibile che lo *stimulus* economico del suddetto “meccanismo” sarà rinforzato ed integrato attraverso graduali operazioni di “allineamento” e raccordo con i restanti fondi disponibili⁽⁹⁾, avendo presente che, nella strategia dell’allocazione delle risorse unionali (e nazionali), la rete globale è di interesse nazionale ed i relativi oneri realizzativi saranno prevalentemente a carico dei Paesi membri, mentre la rete centrale, di interesse comunitario, verrà finanziata con le risorse del bilancio comunitario.

Con riferimento, da ultimo, alle competenze contenute in questa riforma, suscitano ulteriore motivo di interesse i lati poteri, posti in capo alla Commissione, non solo di controllo e coordinamento, ma anche di valutazione sui progressi nella realizzazione complessiva della rete centrale e di adozione dei conseguenti atti delegati nell’ambito di specifici compiti di esecuzione (superando così quel *restraint* della Decisione n. 661/2010/CE sulle prerogative di quell’istituzione comunitaria).

(5) La crescita sostenibile costituisce una delle priorità della Strategia Europa 2020 (COM(2010) 2020 definitivo).

(6) COM(2011) 500 definitivo.

(7) COM(2011) 676 del 19.10.2011. Comunicazione della Commissione su “A growth package for integrated European infrastructures”.

(8) COM(2011) 665 del 19.10.2011. Proposta di Regolamento su “Establishing the Connecting Europe Facility”.

(9) Si fa riferimento al Fondo strutturale e di coesione; ai Fondi di investimento per le politiche di vicinato; allo strumento di assistenza preadesione (Reg. 1085/06/CE); allo strumento della Banca Europea degli Investimenti e della Banca Europea per la Ricostruzione e Sviluppo.





Quid iuris degli “orientamenti” specifici per la rete del trasporto via mare?

Orbene, le norme collocate nella Sezione IV, dedicata a questo settore di intervento e che riserva l'*incipit* e il titolo stesso al tema centrale delle “infrastrutture marittime”, stabiliscono (art. 23) che nell’ambito della rete globale i porti vengano individuati da apposite “mappe” (in sostituzione delle attuali “carte indicative”) e classificati secondo criteri più rigidi rispetto alle “caratteristiche” specificate della predetta decisione (categorie A, B e C).

Un altro elemento appare con caratteri sicuramente innovativi tali da imprimere una precisa fisionomia della rete marittima. Ci si riferisce ai relativi “componenti” che identificano (art. 24) la TEN-T attraverso un’estesa ed accurata elencazione comprendente, *inter alia*, i sistemi di trasporto intelligenti (STI), concepiti per ottimizzare le operazioni di traffico e migliorare i servizi portuali.

Dal raffronto con i precedenti “orientamenti” si può notare, *prima facie*, come risulti, sotto vari profili, completamente rivisitata la disciplina attinente alle “autostrade del mare” la cui nozione viene a porsi in rapporto di *species a genus* con il concetto di “corridoio”, vista la connotazione transnazionale assegnata ad entrambi i termini dalle rispettive norme di riferimento.

Senonchè, nell’ottica (rinnovata) del legislatore comunitario le “autostrade del mare” verranno intese (art. 25) quale “dimensione marittima delle reti transeuropee di trasporto” e, dunque, i rispettivi progetti di interesse comune, almeno limitatamente alle forme, saranno strettamente collegati – e non poteva essere altrimenti – con i criteri appartenenti alla surriferita “impostazione” di natura concettuale.

Seguendo, quindi, la *consecutio* normativa dell’articolato, non è superfluo ora chiarire che le disposizioni contenute nell’articolo 26 inerente ai “requisiti” delle infrastrutture sinteticamente si riassumono in una serie di oneri posti a carico dei soggetti che espletano un’attività nel campo marittimo, ciascuno nell’ambito delle proprie responsabilità, siano essi gli Stati, gli operatori dei porti o i gestori.

Al riguardo, viene in risalto la considerazione che le infrastrutture, se rapportate alla corrispondente disciplina della Decisione n. 661/2010/CE, debbano intanto rispondere, *melius re perpensa*, a requisiti uniformi di più elevato profilo tecnico, nella specie a quelli sull’obbligo di disporre delle attrezzature necessarie a garantire le prestazioni ambientali delle navi nei porti (*e.g.* tramite la raccolta rifiuti e residui di carico) e di implementare il sistema VTMS (sistema di informazione e monitoraggio del traffico marittimo)⁽¹⁰⁾.

Un esempio altrettanto evidente sul cambio di atteggiamento desumibile nell’ambito di questa iniziativa comunitaria, rispetto alle pregresse scelte politiche sulla TEN-T, può venire offerto da quanto enunciato dall’articolo 27 che disciplina, *in subjecta materia*, il “quadro per lo sviluppo delle infrastrutture prioritarie”.

Da ciò, infatti, derivano precise imposizioni nei confronti dei “responsabili” dei progetti (Stati o altri promotori) che, in aggiunta alle “priorità” già codificate nella parte generale della pianificazione della rete, sono chiamati a prediligere, quali *top target*, i settori di intervento nell’ambito delle autostrade del mare, le interconnessioni tra porti e vie navigabili

(10) Si veda la Direttiva 2002/59/CE.





interne, l'attuazione del suddetto VTMS e del sistema denominato *eMaritime*, che utilizza tecnologie di informazione avanzate ed interoperabili per facilitare il transito delle merci in mare e nelle aree portuali.

Ponendo a confronto gli "orientamenti" riservati all'ambito marittimo con quelli del trasporto aereo, si può notare che, mentre l'articolo 30, 2° comma, espressamente dispone che i Paesi membri, gli operatori aeroportuali e i vettori aerei debbano garantire alle infrastrutture della rete globale l'applicazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro gli atti di interferenza illecita (adottate dall'Unione in conformità con il Regolamento n. 300/CE/2008), non viene prevista, *mutatis mutandis*, un'analogha, corrispondente disciplina con riguardo alle infrastrutture dei porti.

Cosicché, si ritiene, *a fortiori*, auspicabile, attesa la criticità riconosciuta dei porti in termini di sicurezza pubblica (vedasi la Relazione COM/2009/0002 def.)⁽¹¹⁾, che in occasione dei prossimi lavori presso il Consiglio dell'Unione Europea venga colmata questa (poco perspicua) lacuna, attraverso l'inserimento, nell'anzidetta Sezione IV, anche per mera armonizzazione formale, di una specifica norma di *security* (e.g. il richiamo al Regolamento (CE) 725/2004⁽¹²⁾ ed alla Direttiva (CE) 65/2005⁽¹³⁾).

Per converso, al tempo stesso, non appare qui fuori luogo fare riferimento all'articolo 26, 2° comma, che, in maniera (stavolta) perfettamente specularmente a quanto stabilito per il comparto aereo ex articolo 30, 1° comma, contempla anche per la sfera di pertinenza dei porti "l'obbligo di apertura di almeno un terminale a tutti gli operatori e di applicare senza discriminazioni tariffe trasparenti".

Sul piano del diritto interno, nel prevedere che la Legge n. 94/84⁽¹⁴⁾ potrebbe costituire oggetto di una radicale riforma, vista la sentita, pressante esigenza di ammodernamento dell'intero sistema portuale anche in prospettiva dei nuovi orientamenti, non è trascurabile il fatto che sia comunque già (opportunamente) intervenuto il Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 a disciplinare la materia dei collegamenti e della logistica portuale, proprio ottemperando alle norme comunitarie ed avendo riguardo, in particolare, ai corridoi transeuropei⁽¹⁵⁾.

Prima di concludere questa breve disamina, è doveroso segnalare che nel corso della quarta edizione della Conferenza TEN-T *days*, che si è svolta ad Anversa (Belgio) nei giorni 29 e 30 novembre 2011, la Commissione, promotrice della manifestazione, anticipando il processo di co-decisione riguardante questo regolamento *in fieri*, ha presentato gli attuali sviluppi della politica dei trasporti alle rappresentanze degli Stati e del Parlamento europeo, alle Autorità locali e regionali, ai coordinatori europei ed agli *stakeholder*.

Certamente, e il rilievo va evidenziato, l'evento in questione ha rappresentato l'occasione per avviare una costruttiva discussione incentrata sugli "obiettivi" legislativamente consacrati

(11) V. Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo - Relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva concernente il miglioramento della sicurezza dei porti - (COM/2009/0002 definitivo).

(12) V. Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali

(13) V. Direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 ottobre 2005 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti.

(14) V. Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (G.U. n. 28 del 4 febbraio 1994) sul Riordino della legislazione in materia portuale.

(15) Disposizioni per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici (11G0247); v. art. 46 "Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale".





ai nuovi canoni comunitari e sugli effetti derivanti dall'applicazione del citato "Meccanismo per collegare l'Europa".

Il programma dei lavori del convegno è stato articolato in tavole rotonde, *workshop* (tra i quali uno *ad hoc* ha riguardato il campo marittimo sul tema "*Core network ports : a gateway into the European Transport*") e, infine, una sessione interistituzionale nell'ambito della quale si è tenuta l'annuale riunione dei Ministri del *South-Est Europe Transport Observatory* – SEETO - (si consideri, del resto, che il sostegno alla cooperazione con i Paesi terzi, costituisce (ex art. 8) una parte saliente del Regolamento).

Da questo insieme di considerazioni, si osserva chiaramente come attraverso la presente proposta, che innova *ab imis fundamentis* la precedente disciplina, la Commissione abbia oramai lanciato una sfida ambiziosa con l'intento di creare - si ritiene, senza timore di essere smentiti - autentiche opportunità, non soltanto per sopperire ai *deficit* infrastrutturali, ma anche per la costituzione, per il tramite della futura rete transeuropea dei trasporti, di una colonna portante per la crescita del Mercato unico, nello spazio senza frontiere interne dell'Unione Europea.

Doriano Ricciutelli

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

a cura di Giuseppe Giliberti

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1222/2011 DELLA COMMISSIONE DEL 28 NOVEMBRE 2011 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1010/2009 PER QUANTO RIGUARDA LE DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE CONCORDATE CON I PAESI TERZI IN MERITO AI CERTIFICATI DI CATTURA PER I PRODOTTI DELLA PESCA MARITTIMA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 314/2 del 29 novembre 2011)

Il presente regolamento adotta due nuove procedure amministrative relative ai certificati di cattura, basate su sistemi elettronici di tracciabilità, concordate con la Norvegia e il Sudafrica.

REGOLAMENTO (UE) N. 1255/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 30 NOVEMBRE 2011 CHE ISTITUISCE UN PROGRAMMA DI SOSTEGNO PER L'ULTERIORE SVILUPPO DI UNA POLITICA MARITTIMA INTEGRATA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 321/1 del 5 dicembre 2011)

Il presente regolamento istituisce un programma destinato a sostenere misure intese a





promuovere lo sviluppo ulteriore e l'attuazione della politica marittima integrata dell'Unione («programma»), prevedendo diversi obiettivi generali e operativi. Tra i primi vi è la promozione dello sviluppo e l'attuazione di una governance integrata degli affari marittimi e costieri. Tra i secondi, la promozione di azioni che incoraggino gli Stati membri e le regioni dell'Unione a sviluppare, introdurre o attuare una governance marittima integrata.

Il programma può concedere un sostegno finanziario per i tipi di azioni, elencate nel medesimo regolamento, conformi agli obiettivi generali e operativi. Tale sostegno può essere concesso, in via prioritaria, a persone fisiche o a persone giuridiche disciplinate dal diritto pubblico o privato di ciascuno Stato membro o dal diritto dell'Unione.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE DEL 7 DICEMBRE 2011 RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DI CAPO VERDE A NORMA DELLA DIRETTIVA 2008/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO ATTIENE AI SISTEMI DI FORMAZIONE E ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE

(Pubblicata in G.U.U.E. L 327/67 del 9 dicembre 2011)

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE DEL 7 DICEMBRE 2011 RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DEL BANGLADESH A NORMA DELLA DIRETTIVA 2008/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO ATTIENE AI SISTEMI DI FORMAZIONE E ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE

(Pubblicata in G.U.U.E. L 327/68 del 9 dicembre 2011)

La Commissione europea, con le presenti decisioni, attuative dell'articolo 19, rubricato riconoscimento dei certificati, della direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi della formazione della gente di mare, riconosce Capo Verde e il Bangladesh per quanto attiene ai sistemi di formazione e abilitazione della gente di mare ai fini del riconoscimento dei certificati di abilitazione rilasciati da detti paesi.

Di conseguenza, ogni Stato membro può riconoscere, mediante convalida, un certificato adeguato rilasciato da detti paesi ad un comandante, ufficiale o radio-operatore per prestare servizio a bordo di una nave battente la propria bandiera.

DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 12 DICEMBRE 2011 RELATIVA ALL'ADESIONE DELL'UNIONE EUROPEA AL PROTOCOLLO DEL 2002 ALLA CONVENZIONE DI ATENE DEL 1974 RELATIVA AL TRASPORTO VIA MARE DEI PASSEGGERI E DEL LORO BAGAGLIO, AD ECCEZIONE DEGLI ARTICOLI 10 E 11 DELLO STESSO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 8/1 del 12 gennaio 2012)

Il Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei





passaggeri e del loro bagaglio apporta modifiche alla suddetta convenzione, disponendo, all'art. 15, che nelle relazioni tra le parti del protocollo i due strumenti devono essere letti ed interpretati congiuntamente come un unico strumento. Il Protocollo del 2002 migliora sensibilmente il regime vigente in materia di responsabilità dei vettori e risarcimento dei passeggeri nel trasporto marittimo; in particolare, prevede la responsabilità oggettiva del vettore e l'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione, con il diritto di rivalersi direttamente nei confronti dell'assicuratore entro limiti definiti, nonché norme in materia di competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni.

La maggior parte delle norme del Protocollo di Atene sono state integrate nel diritto dell'Unione mediante il Regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente. L'Unione ha quindi esercitato la propria competenza nelle materie disciplinate da detto regolamento. Gli Stati membri, tuttavia, restano competenti riguardo a una serie di disposizioni del Protocollo di Atene, quali la clausola di non partecipazione, che consente loro di stabilire limiti di responsabilità più elevati rispetto a quanto prescritto dal Protocollo di Atene. Gli aspetti di competenza degli Stati membri ai sensi del Protocollo di Atene e quelli che rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione sono correlati e, pertanto, tenendo conto del loro dovere di leale cooperazione, negli ambiti di loro competenza ai sensi del Protocollo di Atene gli Stati membri dovrebbero agire in modo coordinato. Il Protocollo di Atene risulta aperto alla ratifica, accettazione, approvazione o adesione degli Stati e delle organizzazioni regionali di integrazione economica costituite da Stati sovrani alle quali sia stata trasferita la competenza in alcune materie disciplinate dal Protocollo di Atene.

La decisione del Consiglio dello scorso 12 dicembre 2011 sancisce all'art. 1 della stessa che l'adesione dell'Unione europea al Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio è approvata a nome dell'Unione europea, per quanto concerne le materie di competenza esclusiva dell'Unione, ad eccezione degli articoli 10 e 11 dello stesso.

Il Presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a depositare lo strumento di adesione dell'Unione al Protocollo di Atene (art. 2). La decisione in esame stabilisce all'art. 3 che l'Unione europea deve depositare il suo strumento di adesione al Protocollo di Atene entro il 31 dicembre 2011.

L'art. 4 della decisione impone agli Stati membri di assumere le disposizioni necessarie affinché gli strumenti di ratifica o adesione al Protocollo di Atene siano depositati entro un termine ragionevole e, se possibile, entro il 31 dicembre 2011.

DECRETO LEGISLATIVO 6 SETTEMBRE 2011, N. 164 - ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/21/CE RELATIVA AL RISPETTO DEGLI OBBLIGHI DELLO STATO DI BANDIERA

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 232 del 5 ottobre 2011, pag. 1)





Il presente decreto, avente ad oggetto il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi nazionali, introduce procedure finalizzate ad assicurare che lo Stato italiano ottemperi con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale.

Pertanto vengono previste verifiche preliminari svolte all'atto del rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera. Infatti, prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la bandiera nazionale, l'Amministrazione deve verificare che l'armatore ovvero l'esercente abbia ottemperato alle norme ed alle regolamentazioni internazionali e nazionali applicabili.

Il presente decreto prevede inoltre misure da adottarsi in caso di fermo di una nave battente bandiera nazionale. In tal caso, quando l'Amministrazione è informata che una nave di bandiera nazionale è stata sottoposta a fermo da parte di uno Stato di approdo, fatte salve le attività di indagine finalizzate ad accertare eventuali responsabilità, provvede affinché l'organismo riconosciuto effettui una visita addizionale al fine di verificare che la nave sia tempestivamente resa conforme alle pertinenti convenzioni IMO. L'Amministrazione ha facoltà di partecipare con propri qualificati funzionari all'effettuazione di dette visite.

Inoltre, ai fini del presente decreto l'Amministrazione rende disponibili alle amministrazioni omologhe degli Stati membri le informazioni concernenti le navi di bandiera nazionale relative ai dati identificativi, alle visite di controllo, agli organismi riconosciuti, alle ispezioni e ai sinistri. Infine, con frequenza almeno settennale, l'Amministrazione si sottopone ad una attività di auditing da parte di ispettori dell'IMO, oltre a sviluppare, attuare e mantenere entro il 17 giugno 2012 un sistema di gestione della qualità per le parti operative delle sue attività.

DECRETO LEGISLATIVO 6 SETTEMBRE 2011, N. 165 - ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/18/CE CHE STABILISCE I PRINCIPI FONDAMENTALI IN MATERIA DI INCHIESTE SUGLI INCIDENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO E CHE MODIFICA LE DIRETTIVE 1999/35/CE E 2002/59/CE

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 233 del 6 ottobre 2011, pag. 1)

Il presente decreto ha come obiettivo il miglioramento della sicurezza della navigazione marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, mediante inchieste di sicurezza sui sinistri ed incidenti marittimi, affidate ad una struttura investigativa in grado di assicurare, in autonomia ed indipendenza di giudizio, l'efficace esecuzione delle attività di investigazione tecnica di sicurezza e la corretta analisi delle cause e delle circostanze che hanno determinato i sinistri e gli incidenti marittimi, allo scopo di ridurre, in tal modo, potenziali analoghi rischi futuri.

Il presente decreto si applica ai sinistri ed agli incidenti marittimi che coinvolgono navi di bandiera nazionale ovunque si trovino ovvero si verificano nel mare territoriale o nelle acque marittime interne dello Stato, quali definite nell'UNCLOS ovvero incidono su altri interessi





rilevanti dello Stato.

Il presente decreto non si applica ai sinistri ed agli incidenti marittimi che interessano soltanto: navi militari o destinate al trasporto truppe o altre navi di proprietà o gestite dagli Stati che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali; navi senza mezzi di propulsione meccanica; navi in legno di costruzione primitiva; navi ed imbarcazioni da diporto non adibite al traffico commerciale, salvo che siano dotate di equipaggio e trasportino più di 12 passeggeri a fini commerciali; navi per la navigazione interna utilizzate nelle acque interne; navi da pesca di lunghezza inferiore a 15 metri; unità fisse di perforazione.

La commissione centrale d'indagine sui sinistri marittimi di cui all'articolo 466-bis del regolamento per la navigazione marittima, viene posta alle dirette dipendenze del Ministro ed assume il ruolo e la denominazione di organismo investigativo ai sensi e per gli effetti del presente decreto. L'Organismo investigativo sui sinistri marittimi, dotato di indipendenza sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possono entrare in conflitto con il compito affidatogli opera, quale organo di investigazione tecnica di sicurezza per l'accertamento e la verifica delle cause e delle circostanze relative ai sinistri ed incidenti marittimi.

Tra le altre, il presente decreto contiene disposizioni sull'attività investigativa, sul regime delle inchieste di sicurezza, sull'obbligo d'indagine, sul coordinamento con organismi investigativi di altri Stati membri, sui rapporti relativi agli incidenti e sulle sanzioni che sono di tipo amministrativo. I due allegati, infine, hanno ad oggetto l'uno il contenuto dei rapporti sulle inchieste di sicurezza, l'altro i dati da fornire sui sinistri e sugli incidenti marittimi.

DECRETO 19 SETTEMBRE 2011 - APPROVAZIONE DELLA SOCIETÀ NAVIGATION'S 2ND S.R.L., IN LIVORNO, QUALE STAZIONE DI REVISIONE DI ZATTERE DI SALVATAGGIO GONFIABILI, DELLE CINTURE DI SALVATAGGIO GONFIABILI, DEI DISPOSITIVI DI EVACUAZIONE MARINI E DEGLI SGANCI IDROSTATICI

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 244 del 19 ottobre 2011, pag. 77)

È approvata la stazione di revisione NAVIGATION'S 2nd S.r.l. con sede a Livorno alla Via Delle Cateratte, 126.

La predetta Società è abilitata ad effettuare la revisione delle seguenti tipologie di dispositivi, in relazione alla quale dovrà ottenere e mantenere apposito accreditamento, da parte dei relativi costruttori, pena la revoca del presente decreto: Zattere di salvataggio autogonfiabili; Sistemi di evacuazione marini (MES).

DECRETO 7 OTTOBRE 2011 - DISCIPLINA DELLE PROCEDURE TECNICO-AMMINISTRATIVE AFFERENTI LA MATERIA DELLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE (SAFETY) E LA SICUREZZA MARITTIMA (MARITIME SECURITY) IN RELAZIONE ALLE MISURE URGENTI ANTIPIRATERIA





(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 248 del 24 ottobre 2011, pag. 87)

Il presente decreto disciplina le procedure tecnico-amministrative, ai soli fini della sicurezza della navigazione (safety) e della sicurezza marittima (security), relative all'imbarco, dei Nuclei militari di protezione (NMP), a bordo delle navi mercantili e motopesca nazionale, in navigazione negli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria come individuati dal decreto ministeriale in data 1° settembre 2011 come di seguito riportate: navi soggette alla convenzione SOLAS 74 come emendata; navi diverse da navi passeggeri soggette al regolamento di sicurezza, decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, di stazza lorda inferiore alle 500 GT; navi destinate esclusivamente al noleggio per le finalità turistiche di cui al decreto ministeriale 4 aprile 2005, n. 95; navi che rientrano nel campo di applicazione dei codici IMO SPS (special purpose ship) e MODU (Mobile offshore drilling unit); navi da pesca destinate alla pesca oceanica e navi da pesca certificate ai sensi del decreto legislativo in data 18 dicembre 1999, n. 541.

Ai fini del presente decreto i componenti dei Nuclei militari di protezione della Marina militare italiana che imbarcano a bordo delle unità mercantili di cui all'art. 1 del presente decreto, assumono la qualità di «personale diverso dall'equipaggio» («other than persons»), come previsto dalla Regola 2 (e) (i) del Capitolo I della Convenzione SOLAS 74.

Le unità ricadenti nel campo di applicazione del presente decreto devono possedere idoneo locale per il deposito e trasporto di munizioni classificate almeno per la classe 1.4S «Esplosivi» di cui al Codice IMDG.

Completano il presente decreto disposizioni sulla valutazione dei rischi che riguardano la nave, il personale e le relative contromisure, sulle misure di sicurezza marittima, sulle dotazioni di salvataggio, nonché sulla dichiarazione di conformità al presente decreto che l'armatore o la Company che intende procedere all'imbarco dei nuclei militari di protezione deve inoltrare all'amministrazione, come da facsimile allegato al decreto medesimo.

DECRETO 20 LUGLIO 2011 - AGGIORNAMENTO DELL'AREA MARINA PROTETTA «PENISOLA DEL SINIS – ISOLA MAL DI VENTRE»

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 266 del 15 novembre 2011, pag. 30)

La perimetrazione, la zonazione e la disciplina di tutela delle attività consentite all'interno dell'area marina protetta «Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre», sono aggiornate secondo quanto previsto nel presente decreto.

DECRETO 20 LUGLIO 2011, N. 188 - REGOLAMENTO RECANTE LA DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ CONSENTITE NELLE DIVERSE ZONE DELL'AREA MARINA PROTETTA PENISOLA DEL SINIS - ISOLA DI MAL DI VENTRE

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 267 del 16 novembre 2011, pag. 2)





È adottato l'allegato regolamento di disciplina delle attività consentite nelle diverse zone dell'area marina protetta «Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre».

DECRETO 20 LUGLIO 2011 - AGGIORNAMENTO DELL'AREA MARINA PROTETTA «CINQUE TERRE»

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 266 del 15 novembre 2011, pag. 36)

Il presente provvedimento aggiorna l'area marina protetta «Cinque Terre», sostituendo integralmente il decreto ministeriale 9 novembre 2004 del quale fa salvi gli effetti prodotti.

DECRETO 20 LUGLIO 2011, N. 189 - REGOLAMENTO RECANTE LA DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ CONSENTITE NELLE DIVERSE ZONE DELL'AREA MARINA PROTETTA «CINQUE TERRE»

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 267 del 16 novembre 2011, pag. 11)

È approvato l'allegato regolamento di disciplina delle attività consentite nelle diverse zone dell'area marina protetta «Cinque Terre».

DECRETO 7 NOVEMBRE 2011 - MODIFICHE AL DECRETO DEL MINISTRO DEI TRASPORTI 30 NOVEMBRE 2007 E AL DECRETO DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 6 SETTEMBRE 2011, IN MATERIA DI FORMAZIONE DELLA GENTE DI MARE

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 273 del 23 novembre 2011, pag. 30)

Con il presente decreto vengono apportate modifiche al decreto del Ministro dei trasporti del 30 novembre 2007 e al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 6 settembre 2011.

DECRETO-LEGGE 6 DICEMBRE 2011, N. 201 - DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CRESCITA, L'EQUITÀ E IL CONSOLIDAMENTO DEI CONTI PUBBLICI

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 284 del 6 dicembre 2011 – S.O. n. 251)

LEGGE 22 DICEMBRE 2011, N. 214 - CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 6 DICEMBRE 2011, N. 201, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CRESCITA, L'EQUITÀ E IL CONSOLIDAMENTO DEI CONTI PUBBLICI.

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 300 del 27 dicembre 2011 – S.O. n. 276)

A norma del comma 2, articolo 16 "Disposizioni per la tassazione di auto di lusso, imbarcazioni ed aerei", del presente provvedimento, dal 1° maggio 2012 le unità da diporto di lunghezza pari o superiore a 10,01 metri che stazionino in porti marittimi nazionali, navighino o siano





ancorate in acque pubbliche, anche se in concessione a privati, sono soggette al pagamento della tassa annuale di stazionamento, calcolata per ogni giorno, o frazione di esso, nelle misure ivi indicate che vanno da un minimo di 5 a un massimo di 703 euro.

Il predetto articolo 16 stabilisce, tra l'altro, anche i casi in cui detta tassa non si applica (comma 4), i casi di esenzione (comma 5), i casi per i quali la stessa tassa non è dovuta (comma 5-bis) e quelli di riduzione (comma 3).

Con provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle entrate sono stabilite le modalità ed i termini di pagamento della tassa, di comunicazione dei dati identificativi dell'unità da diporto e delle informazioni necessarie all'attività di controllo.

Per l'omesso, ritardato o parziale versamento dell'imposta si applica una sanzione amministrativa tributaria dal 200 al 300 per cento dell'importo non versato, oltre all'importo della tassa dovuta.

DECRETO 17 NOVEMBRE 2011 - INVITO ALLA PRESENTAZIONE DI PROGETTI DI RICERCA PER L'ATTUAZIONE DEL PRIMO PROGRAMMA NAZIONALE TRIENNALE DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 286 del 9 dicembre 2011, pag. 40)

Il presente decreto apre l'invito a presentare progetti di ricerca finanziabili a contributo per le attività di ricerca a supporto del Primo Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura in acque marine e salmastre 2007-2009, prorogato a tutto il 2011. La presentazione dei progetti è riservata ai soggetti pubblici e privati regolarmente iscritti all'anagrafe nazionale delle ricerche, istituita presso il Ministero dell'università e della ricerca scientifica.

I progetti presentati, rispondenti agli indirizzi strategici ed agli obiettivi enunciati nel Primo Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura, dovranno riguardare la tematica A (risorse biologiche – Ecologia della pesca). Monitoraggio delle catture accidentali di cetacei durante le operazioni di pesca con il sistema traino pelagico in adempimento al Regolamento (CE) n. 812/2004 del 26 aprile 2004.

Detti progetti, la cui stesura della relativa proposta dovrà essere conforme allo schema di cui all'allegato A al presente decreto, saranno sottoposti ad un procedimento istruttorio finalizzato alla selezione delle proposte ammissibili a contributo, di cui il presente decreto stabilisce l'ammontare.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 27 OTTOBRE 2011, N. 209 - REGOLAMENTO RECANTE ISTITUZIONE DI ZONE DI PROTEZIONE ECOLOGICA DEL MEDITERRANEO NORD-OCCIDENTALE, DEL MAR LIGURE E DEL MAR TIRRENO

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 293 del 17 dicembre 2011, pag. 1)

Ai sensi dell'articolo 1, della legge 8 febbraio 2006, n. 61, è istituita la Zona di protezione





ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno, nel rispetto della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, a partire dal limite esterno del mare territoriale italiano, con esclusione dello stretto di Sicilia e fino ai limiti determinati ai sensi dell'articolo 2 del presente decreto.

Nella zona di protezione ecologica si applicano le norme dell'ordinamento italiano, del diritto dell'Unione europea e delle Convenzioni internazionali in vigore, di cui l'Italia è parte contraente. Nella zona di protezione ecologica le autorità italiane sono competenti in materia di controlli, di accertamento delle violazioni e di applicazione delle sanzioni previste, conformemente alle norme dell'ordinamento italiano, del diritto dell'Unione europea e delle Convenzioni internazionali in vigore, di cui l'Italia è parte contraente.

Le modalità operative del regime da applicarsi nella zona di protezione ecologica sono definite, caso per caso, con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sentite le altre amministrazioni interessate.

DECRETO 7 DICEMBRE 2011 - APPROVAZIONE DELLA BLUE SERVICE S.R.L., IN ANCONA, QUALE STAZIONE DI REVISIONE DI ZATTERE DI SALVATAGGIO GONFIABILI, DELLE CINTURE DI SALVATAGGIO GONFIABILI, DEI DISPOSITIVI DI EVACUAZIONE MARINI E DEGLI SGANCI IDROSTATICI

(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 296 del 21 dicembre 2011, pag. 10)

È approvata la stazione di revisione Blue Service S.r.l. con sede ad Ancona alla via Mattei, 1. La predetta società è abilitata ad effettuare la revisione delle seguenti tipologie di dispositivi in relazione alla quale dovrà ottenere e mantenere apposito accreditamento, da parte dei relativi costruttori, pena la revoca del presente decreto: zattere di salvataggio autogonfiabili; cinture di salvataggio autogonfiabili.

RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE

CRITERI RELATIVI ALLA CONFIGURABILITÀ DELLA FATTISPECIE DELLO SPEDIZIONIERE VETTORE ED APPLICABILITÀ DELLE LIMITAZIONI DI RESPONSABILITÀ VETTORIALE ANCHE ALLA LUCE DELLA DISCIPLINA CHE REGOLA I RAPPORTI TRA PROFESSIONISTA E CONSUMATORE

(Giudice di pace di Bari, Sez. III – Sentenza del 13.10.2011 n. 5634)

La recente sentenza del Giudice di Pace di Bari fornisce svariati spunti di analisi in merito a





concetti – quali la definizione di spedizioniere-vettore e l'applicabilità delle limitazioni relative alla responsabilità vettoriale – che, per quanto possano ormai apparire generalmente associati e relativamente pacifici tanto in dottrina quanto in giurisprudenza, sono evidentemente ancora fonte di controversie, meritando quindi qualche ulteriore considerazione. In data 5.7.2010, T. affidava alla Mail Boxes di D.V. n. 2 valigie contenenti indumenti ed effetti personali, con l'intesa che sarebbero state consegnate all'Hotel... di S. Margherita di Pula (Cagliari) e, successivamente, ritirate dal predetto Hotel in data 23.7.2010, riconsegnate all'abitazione di T. in Bari. Tuttavia, nell'eseguire il suddetto incarico di trasporto, la SDA provvede alla riconsegna di un solo bagaglio-valigia. Non essendo riuscita a rintracciare la seconda valigia, nè a determinare la causa ed il luogo di smarrimento della stessa, la SDA chiedeva a Mail Boxes il "passaggio a rimborso".

La proposta di rimborso veniva quindi trasmessa dalla Mail Boxes a T., il quale, rifiutato il rimborso secondo i parametri di cui al D. Lgs. 21.11.05 n. 286, adiva le vie legali avanzando richiesta di risarcimento integrale nei confronti della Mail Boxes. Con atto di citazione notificato in data 29.9.2010, T. conveniva pertanto in giudizio la Mail Boxes di D.V. per sentirla condannare al risarcimento dei danni subiti a causa della mancata riconsegna di uno dei bagagli affidati per la spedizione. La Mail Boxes di D.V. si costituiva quindi in giudizio, chiamando preliminarmente in causa il vettore SDA Express Courier S.p.a., materiale esecutore del trasporto, per essere manlevata da qualsiasi richiesta risarcitoria, chiedendo comunque il rigetto della domanda attrice e, in ogni caso, l'applicazione dei limiti di responsabilità vettoriale previsti dalla normativa vigente. La terza chiamata SDA Express Courier S.p.a. si costituiva quindi regolarmente, contestando a sua volta ogni avverso assunto. Dalle risultanze processuali emergeva come T. avesse effettivamente concluso con la Mail Boxes un contratto di spedizione in data 5.7.2010 col quale, tra l'altro, commissionava a quest'ultima il ritiro di due valige dall'Hotel... di Margherita di Pula in data 23.7.2010 per consegnarle al suo domicilio in Bari. Risultava altresì provato che la Mail Boxes aveva affidato l'esecuzione del suddetto trasporto alla SDA Express Courier S.p.a., avvalendosi di un contratto stipulato con quest'ultima nel 2005.

È evidente come nel caso di specie si debba ravvisare nella Mail Boxes la figura del cosiddetto spedizioniere-vettore prevista dall'art. 1.741 c.c., posto la stessa aveva assunto, nei confronti di T., l'obbligazione unitaria dell'esecuzione, in piena autonomia, del trasporto della merce, verso un corrispettivo commisurato al rischio normale inerente al risultato finale della prestazione complessiva. La Mail Boxes, infatti, ai fini del trasporto della merce, si era avvalsa dell'attività della SDA in virtù di contratto stipulato nel 2005 in nome proprio, e non già in virtù di contratti stipulati *ah hoc* per conto dei diversi clienti-mandanti. Nessun rapporto contrattuale legava dunque la SDA a T., il quale era pertanto tenuto al rispetto delle condizioni sottoscritte in data 5.7.2010 con il contratto stipulato con la Mail Boxes di V.& G. (che risulterà poi solidalmente responsabile con la SDA Express Courier S.p.a. nei confronti di T.). Per quanto riguarda il *quantum*, il Giudice di Pace ritenne giustamente opportuno valutare l'eventuale sussistenza e applicabilità nel caso di specie delle clausole del contratto di





spedizione di cui alla Legge n. 450/85 che, in difetto di un patto scritto espresso in deroga, ha determinato, per il risarcimento, la somma di € 6,20 per kg di merce lorda perduta o avariata: in conseguenza di quanto sopra, l'attore si vedrebbe riconosciuto il diritto di ottenere il risarcimento del danno solo nella misura convenzionale piuttosto che quello ad un risarcimento integrale dell'effettivo danno di € 2.102,00, somma così determinata e richiesta dal T.

Posto che la modulistica impiegata dalle parti in causa imponeva di inquadrare la fattispecie nell'ambito dei contratti tra consumatore e professionista, secondo la disciplina relativa ai contratti conclusi con utilizzo di moduli o formulari, si dovevano ritenere vessatorie, a norma dell'art. 1.469 *bis* c.c., sia le clausole che stabilivano una limitazione di responsabilità a favore di chi aveva predisposto il modulo stesso, sia le clausole che avevano per oggetto l'esclusione o la limitazione delle azioni o dei diritti del consumatore in caso di inadempimento: di qui la conseguente necessità, a pena di nullità, della loro specifica approvazione per iscritto da parte del consumatore. Nella fattispecie, non risultava che parte convenuta avesse fornito prova del fatto che le clausole "vessatorie" fossero state effettivamente oggetto di specifica trattativa o accettate esplicitamente dal consumatore.

Sull'argomento è intervenuta anche la Corte Costituzionale che, con sentenza n. 420/91, pur riconoscendo la legittimità del limite della responsabilità a carico del vettore, ne ha delineato i principi generali, prevedendo, a carico del consumatore, la necessità della preventiva "dichiarazione di valore" per ottenere il risarcimento totale e, a carico del vettore, la decadenza dal beneficio della limitazione della responsabilità nel caso di dolo o colpa grave. Ebbene, dalla documentazione prodotta dalle parti e dall'escussione dei testi è emerso che il mittente-attore non aveva usato tutta la diligenza possibile nell'affidamento della merce da trasportare (non era infatti stato dichiarato il valore dei singoli colli al momento della consegna degli stessi in partenza da Bari, nè erano state date disposizioni alla direzione dell'Hotel della Sardegna di dichiarazione di consegna, oltre che di valore, delle valige al momento del ritiro delle stesse, da parte della SDA). Del resto, nemmeno per quanto riguardava il convenuto-vettore era stato possibile rilevare una prassi di esecuzione dell'incarico di trasporto con diligenza e sicurezza tali da escludere una colpa grave, posto che, dalla documentazione relativa alla corrispondenza intercorsa tra Mail Boxes e SDA al fine di rintracciare la valigia smarrita, risultava che il sistema di carico informatizzato non avesse prodotto una reale predisposizione atta non solo ad evitare ma anche ad individuare il passaggio durante il quale si sarebbe verificato lo smarrimento della valigia, mettendo così in evidenza la mancanza di procedure interne di sicurezza necessarie per evitare l'addebito di colpa grave.

Pertanto, rilevato che erano emerse gravi presunzioni di colpa grave a carico della convenuta (stante la mancata produzione di valida documentazione in merito ai passaggi, carico/scarico e presa in consegna dei colli e quant'altro per cui conclusione del contratto), che non poteva essere riconosciuto in favore di parte attrice il pieno ed integrale risarcimento del danno (non avendo dichiarato il valore dei singoli colli nè al momento della consegna a Bari nè, tantomeno, al momento del ritiro degli stessi dall'Hotel della Sardegna), che in





manca di prova da parte del vettore su fatto che la perdita era derivata da cause a lui non imputabili sussisteva la responsabilità vettoriale quantificabile anche in base “alla maggiore cifra risultante dalla dichiarazione di valore”, cifra che, se non opportunamente provata, può essere equitativamente stabilita dal giudice, ma che non risultava adeguatamente provato l’esatto valore della valigia smarrita e del suo contenuto, il Giudice di pace di Bari ha ritenuto di accogliere la domanda attrice, condannando la Mail Boxes e la SDA Express Courier s.p.a., in solido, a corrispondere all’attore a titolo di risarcimento per il bagaglio smarrito e del suo contenuto determinare, la somma, determinata in via equitativa, di € 800,00, oltre ai due terzi delle spese del giudizio.

Nicola Ridolfi

MATERIALI

di Greta Tellarini

LA CONFERENZA DI DURBAN (COP 17) SUI CAMBIAMENTI CLIMATICI E LE EMISSIONI DI CO² NEL TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE

Nel corso della Conferenza delle Parti della Convenzione delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici (UNFCCC), tenutasi a Durban dal 28 Novembre al 9 Dicembre 2011, che ha costituito anche una riunione delle Parti del Protocollo di Kyoto, si è preso atto dei progressi compiuti dall’IMO (*International Maritime Organization*) e tesi ad adottare, come è avvenuto lo scorso luglio 2011, regolamenti in materia di efficienza energetica per le navi nell’ambito della Convenzione internazionale per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi (Marpol 73/78).

Nel corso della 62^{esima} sessione del *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) dell’IMO, tenutasi a Londra dall’11 al 15 luglio 2011, sono stati approvati alcuni emendamenti all’Allegato VI della Convenzione Marpol, introducendo in un nuovo capitolo 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.





Queste nuove disposizioni dovrebbero entrare in vigore a livello internazionale il prossimo 1° gennaio 2013 e costituiscono un pacchetto di norme tecniche, destinato a promuovere ed a contribuire alla progressiva riduzione delle emissioni di CO2 nel settore dei trasporti marittimi a livello internazionale. Le suddette disposizioni sono state sottoposte all'esame del *Subsidiary Body for Scientific and Technological Advice (SBSTA)* nell'ambito della Conferenza di Durban.

Nel corso della Conferenza, l'IMO è stato invitato ad impegnarsi, anche per il futuro, nelle prossime conferenze, a comunicare i progressi compiuti dall'Organizzazione in ordine alla riduzione o limitazione delle emissioni di gas del trasporto marittimo internazionale. A commento dei risultati ottenuti dalla Conferenza di Durban, il Segretario Generale dell'IMO, Efthimios E. Mitropoulos, ha dichiarato che, a suo parere, *"by adopting the Durban Platform, the Conference has once again moved forward several items on its agenda, achieved further commitments under the Kyoto Protocol, agreed a process leading to a new legally binding instrument and put in place mechanisms to give effect to the high-priority issues emerging from last year's Cancún Agreements, including those related to technology, adaptation and climate finance"*.

Per quanto riguarda gli obiettivi perseguiti dall'IMO in occasione della Conferenza di Durban, ossia mettere a conoscenza delle Parti dell'UNFCCC dei progressi significativi compiuti dall'Organizzazione e proseguire il proprio lavoro, teso al miglioramento delle misure tecniche ed operative adottate, il Segretario Generale ha affermato che *"although the Durban Conference did not make specific decisions on the international transport sector, the progress thus far made by IMO has been widely acknowledged throughout the negotiating bodies of the UNFCCC process. In the meantime, the status quo of the Kyoto Protocol concerning the pursuance, through IMO, of efforts to reduce or limit GHG emissions from international shipping remains unaltered"*.

Infine, egli ha concluso che *"against this background, IMO should continue, through next year's two sessions of the Marine Environment Protection Committee, its work to progress its debate on market-based measures so that it can, through meaningful and inclusive negotiations, bring its action plan on climate change to a completion in a reasonably short time. Such an outcome will enable the Organization to present further tangible results to next year's UN Conference on Climate Change, scheduled to reconvene in Qatar in December 2012, thus demonstrating its Members' and the shipping industry's continued commitment and determination to add IMO's contribution to the world efforts to combat climate change"*.

L'INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) REGISTRA NELL'ANNO 2011 SIGNIFICATIVI PROGRESSI NELLA LOTTA ALLA PIRATERIA MARITTIMA

Al termine del 2011 l'*International Maritime Organization (IMO)* ha registrato significativi progressi nella lotta alla pirateria marittima a livello internazionale; tale aspetto ha rappresentato per l'intero anno 2011 uno dei principali obiettivi dell'attività svolta dall'Organizzazione e del suo impegno profuso in ambito internazionale. I dati statistici, di recente resi noti dall'IMO, evidenziano chiaramente nell'arco dell'intero anno 2011 una





riduzione del numero di navi sequestrate (si passa da 33 nel mese di febbraio a 13 agli inizi di dicembre) e di marittimi presi in ostaggio (da 733 in febbraio a 265 in dicembre) da parte dei pirati somali. Il numero degli attacchi riportati è anch'esso sceso da un massimo di 45 al mese, nel gennaio 2011, a 14 per il mese di novembre 2011, e la percentuale di attacchi riusciti è passato dal 20 per cento nel gennaio 2011 a solo il 7 per cento nel novembre 2011.

Il Segretario Generale dell'IMO, Efthimios E. Mitropoulos, ha affermato al riguardo che *"The work the Organization has done to promote an orchestrated response to piracy during 2011 has been wide-ranging and far-reaching and the statistics suggest that it is beginning to have a positive effect. Although we should welcome the good news of the falling numbers of ships and seafarers falling in the hands of pirates (which allows us to claim that the outgoing year was not wasted), there is still a lot of work to be done: even one seafarer at the hands of pirates, is one too many. It is for this reason that we cannot become complacent, and should be particularly concerned about signs that piracy and armed robbery may be beginning to spread to other parts of the world, in particular to west Africa"*.

All'inizio del 2011, l'IMO ha adottato un piano di azione anti-pirateria con sei obiettivi specifici, ossia:

- 1) aumentare la pressione a livello politico per ottenere il rilascio di tutti gli ostaggi ancora detenuti dai pirati;
- 2) revisionare ed apportare miglioramenti alle Linee guida di settore dell'IMO per le Amministrazioni ed i marittimi e promuovere la concreta applicazione delle *Best Management Practices* e delle raccomandate misure preventive e repressive che devono essere adottate dalle navi;
- 3) promuovere più elevati livelli di supporto e di coordinamento con le marine nazionali;
- 4) promuovere procedure di coordinamento e di cooperazione anti-pirateria tra due o più Stati, tra regioni, organizzazioni ed industria;
- 5) assistere gli Stati nella creazione di infrastrutture nelle regioni più a rischio e negli interventi tesi a reprimere, perseguire e condannare i responsabili di atti di pirateria ed atti di *armed robbery* contro le navi;
- 6) fornire assistenza a coloro che sono stati attaccati o dirottati da pirati ed alle loro famiglie.

COSTA CONCORDIA: LA COMMISSIONE EUROPEA RIBADISCE LA NECESSITA' DI PROCEDERE ALLA REVISIONE DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA DELLE NAVI PASSEGGERI

Il Vicepresidente della Commissione europea, Siim Kallas, Commissario europeo ai trasporti, ha chiesto che la revisione, che è attualmente all'esame degli organi comunitari, della legislazione europea in materia sicurezza delle navi passeggeri tenga conto anche della tragedia della Costa Concordia e si orienti, in particolare, sugli aspetti relativi alla progettazione e stabilità delle navi passeggeri, agli sviluppi tecnologici che hanno investito





il settore, alla formazione degli equipaggi, alle operazioni di soccorso, comprese le procedure di evacuazione di emergenza.

Il Vicepresidente Siim Kallas ha affermato: “[...] *the voyage of the Costa Concordia met a tragic end. Our thoughts are foremost with the victims and their families and friends. I want to pay tribute to the rescue and safety teams and the people of Giglio for their relentless and generous help. Safety comes first. We will ensure that any lessons from the Costa Concordia are fully taken into account in the already ongoing review of EU passenger ship safety law. And we want to accelerate this work wherever possible. The challenge is to ensure that safety rules for passenger ships fully keep pace with the latest designs and technologies in a fast changing sector. The safety record of passenger ships in EU waters has been strong over the last 10 years, but there is no room for complacency when it comes to safety. I sincerely hope that the tragic images of today are not forgotten when we need firm support to turn our proposals into safety legislation later this year*”.

Il Vicepresidente Siim Kallas ha invitato gli Stati membri a ratificare in tempi brevi il Protocollo del 2002 alla Convenzione internazionale di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, al fine di accelerare la sua entrata in vigore, ricordando che *“The EU has been proactive in the area of liability and compensation, with the adoption of the so-called Athens Regulation in 2009 (Regulation 392/2009, which was part of the 3rd Maritime Safety Package). This introduced in the EU maritime safety acquis the latest update of the IMO Athens Convention on the liability of sea carriers and the compensation of passengers in case of accidents. However, the Regulation enters into force at the end of 2012”*.

Il Commissario europeo ha specificato, infine, che nel caso specifico della Costa Concordia in ordine al risarcimento alle vittime del disastro si dovrà fare riferimento a quanto disposto dalla legislazione italiana, dal momento che l’Italia, come molti altri Stati membri, non ha ancora provveduto a ratificare la suddetta Convenzione.

