



# 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:

Giuseppe Giliberti, Arber Gjeta,  
Doriano Ricciutelli, Nicola Ridolfi,  
Greta Tellarini

## REDAZIONE:

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

## SOMMARIO

La Commissione Europea lancia una nuova consultazione pubblica per la modifica della legislazione sui profili di sicurezza delle navi da passeggeri p.2  
*di Arber Gjeta*

Riflessioni sull'attuale legislazione ed i futuri sviluppi della normativa in materia di sicurezza nel trasporto marittimo di passeggeri p.5  
*di Doriano Ricciutelli*

Osservatorio Legislativo p.9  
*a cura di Giuseppe Giliberti*

Rassegna Giurisprudenziale p.18  
*a cura di Nicola Ridolfi*

Materiali p.22  
*a cura di Greta Tellarini*

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



## La Commissione Europea lancia una nuova consultazione pubblica per la modifica della legislazione sui profili di sicurezza delle navi da passeggeri

di Arber Gjeta

In concomitanza con i recenti sviluppi riguardo ai sinistri in mare, prendendo spunto anche dalla tragedia che ha scosso l'intero mondo del trasporto marittimo (il caso della *Costa Concordia*), la Commissione Europea ha lanciato una pubblica consultazione<sup>1</sup> riguardante una possibile modifica della legislazione comunitaria relativa alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Già con il Libro Bianco del 2011 fu riconosciuto, a livello europeo, il bisogno di modificare la legislazione del settore nell'intenzione di produrre solo veicoli puliti, sicuri e non inquinanti per tutte le tipologie del trasporto e realizzare il progetto di una Comunità Europea leader mondiale nella sicurezza di ogni modalità di trasporto<sup>2</sup>. L'istituto della consultazione delle parti interessate è sempre più usato nei procedimenti legislativi europei, come la consultazione conclusasi nel dicembre 2011 con una comunicazione sulla normativa aeroportuale<sup>3</sup> ed anche nel settore dei trasporti in specifico, prendendo come esempio il Public Engagement<sup>4</sup>, una procedura di derivazione anglosassone spesso usata nella progettazione delle infrastrutture del trasporto.

La normativa europea interessata da questa consultazione è una normativa caratterizzata da un alto grado di tecnicità (alcune disposizioni riguardano la categorizzazione delle navi in 4 classi, i requisiti di sicurezza che richiamano quanto disposto a livello internazionale dalla Convenzione SOLAS 1974, requisiti di stabilità e del ritiro dal servizio delle navi ro/ro, profili di sicurezza riguardo alle persone a mobilità ridotta, i certificati di sicurezza e le eventuali sanzioni da applicare in caso di violazione delle disposizioni nazionali che attuano dette norme) ed è regolata a vari livelli di normazione, sia internazionali, come le modifiche apportate in sede IMO (*International Maritime Organization*) da convenzioni, protocolli, codici e risoluzioni varie, che a livello nazionale, in base alle varie forme di recepimento nel diritto interno. Il processo legislativo europeo che ha portato a tale disciplina era diretto dalla finalità di mantenere un determinato livello di sicurezza in mare tale da escludere ogni possibile pericolo per le navi e ridurre al minimo il numero di sinistri durante la navigazione con indubbi vantaggi per tutti gli operatori del settore.

Allo stesso tempo, nel novero delle norme di sicurezza nel trasporto marittimo, non possiamo non menzionare il Terzo pacchetto delle norme sulla sicurezza (il c.d. Terzo pacchetto di sicurezza marittima "Erika III") che costituisce un insieme di regolamenti e direttive fondamentali nel campo della sicurezza della navigazione marittima (il pacchetto è così

1 Per un trattamento dottrinale del concetto si veda S. Rodriguez, *Law-making e policy formulation: il ruolo della società civile nell'Unione Europea* in Riv. Trim. dir. Pubbl. 2010, 1, p. 125 e ss

2 COM/2011/144 definitivo in GUCE C 140/11 Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"

3 È stato lungo l'iter che ha portato alla COM (2011) 823 final "Better airports" package

4 Il public Engagement o Public Involvement è quello durante il quale si individuano e si coinvolgono gli stakeholders all'interno del processo decisionale.



composto: Dir. 2009/21/CE sulla qualità delle bandiere; Reg. 391/2009 e Dir. 2009/15/CE sulle regole comuni delle società di ispezione e vigilanza; Dir. 2009/16/CE sul controllo dei porti; Dir. 2009/19/CE sul monitoraggio del traffico; 2009/18/CE sull'investigazione degli incidenti; Reg. 392/2009 sulla responsabilità dei vettori; Dir. 2009/20/CE sulle assicurazioni). Gli stessi sviluppi di derivazione comunitaria si rinvengono nel settore aereo sia per quanto riguarda i profili di *security* (Reg. 300/2008 sulle regole comuni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile) che i profili di *safety* (si può menzionare tra la normativa prodotta il Regolamento 216/2008 che dispone la creazione della EASA e stabilisce alcune regole comuni riguardo ai profili di *safety*). Anche riguardo alla normativa sulla sicurezza che riguarda le navi da passeggeri tende verso una migliore normazione e un più completo impianto normativo. La disciplina attuale delle norme di sicurezza per le navi da passeggeri è contenuta nella Direttiva 2009/45/CE, che nasce come una direttiva di consolidamento della precedente Direttiva 98/18/CE, visto le sostanziali modifiche subite che hanno reso necessario la rifusione per ragioni di chiarezza<sup>5</sup>. Tale normativa pone gli standard di sicurezza per tutte le navi da passeggeri realizzate in acciaio adoperate per il traffico domestico. Inoltre la Comunità considerava, con giusta preoccupazione, gli incidenti marittimi che hanno coinvolto navi con passeggeri a bordo e il drammatico bilancio, soprattutto in vite umane<sup>6</sup>. In seguito agli ultimi sviluppi che abbiamo considerato all'inizio, la Commissione ha pensato di lanciare questa nuova consultazione che è aperta al pubblico nel periodo dal 13 aprile fino al 5 luglio del 2012<sup>7</sup>. Le consultazioni, che la Commissione lancia molto più frequentemente ormai, comportano un beneficio per l'iter legislativo. Ogni parte interessata (in particolare i proprietari di nave, i costruttori, soggetti pubblici o privati nazionali o internazionali, etc.) può contribuire a questa consultazione attraverso il questionario proposto nel sito ufficiale della Commissione Europea. In verità, questo è un ultimo adempimento della Commissione prima di procedere con una proposta di direttiva o regolamento sullo specifico tema della sicurezza dei veicoli marittimi, poiché un'altra consultazione, indirizzata a un target diverso, è stata già prevista. La Commissione consulterà, parallelamente alla pubblica consultazione, tutte le amministrazioni marittime degli Stati membri e una predisporrà in specifico anche una consultazione delle parti interessate di 6 Stati Membri maggiormente sensibili alla normativa in questione: Danimarca, Francia, Grecia, Italia, Regno Unito e Svezia. In sostanza, questa consultazione ha come oggetto tutta la normativa che racchiude norme di sicurezza e cerca di ricavare delle risposte su questioni come la necessità di altre misure di sicurezza sopra i limiti posti dalle direttive EU, sulla semplicità di comprensione della normativa stessa oppure quali sono le sensazioni dei passeggeri riguardo ai livelli di sicurezza (poiché non tutti i tipi di nave sono coperti dal campo dell'applicazione della direttiva, la

5 1° Considerando della Direttiva 2009/45/CE in GU L 163/1 del 25 giugno 2009. Tale Direttiva è stata modificata, in seguito alle modifiche di natura tecnica adottate a livello internazionale dall'IMO (riferendosi principalmente alla Convenzione SOLAS del 1974), dalla Direttiva 2010/36/CE. La Direttiva madre, Dir. 98/18/CE, fu recepita in Italia con il D. Lgs. 4 febbraio 2000, n. 45.

6 3° Considerando della Direttiva 2009/45/CE, *ivi*.

7 Il questionario per i gruppi di interesse o i cittadini è disponibile nel sito: [http://ec.europa.eu/transport/maritime/consultations/2012-07-05-passenger-ship-safety\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/consultations/2012-07-05-passenger-ship-safety_en.htm) (ultimo accesso 20/04/2012)



direttiva riguardo solo le navi per il trasporto interno costruite in acciaio) partendo dal fatto che un obiettivo primario della legislazione comunitaria sulla sicurezza delle navi passeggeri è costituito dal diritto dei passeggeri che usano tali imbarcazioni di poter confidare in un alto livello di sicurezza a prescindere dallo Stato membro in quale si imbarcano. La consultazione è finalizzata a chiarire se il quadro legislativo attuale abbia norme sovrapposte nei suoi tre livelli di regolamentazione: quello internazionale, comunitario e nazionale. Inoltre, sarebbe importante capire la risposta degli operatori sull'ammontare dei costi amministrativi eccedenti che genera questo doppiaggio e quali potrebbero essere i cambiamenti da attuare nella Direttiva 2009/45/CE ai fini della riduzione dei costi e dell'eventuale semplificazione delle procedure previste.

I risultati di questa consultazione saranno utili alla Commissione al fine di individuare gli obiettivi da raggiungere nel processo legislativo seguente e di avere un input sulla loro rilevanza in termini di priorità. Tra gli obiettivi che la Commissione sottopone nel questionario vi sono: raggiungere la sicurezza del trasporto marittimo di passeggeri; imporre standard di sicurezza armonizzati da eliminare i problemi riguardo alla costruzione o trasferimento delle navi; semplificare il quadro legislativo riferendosi prevalentemente alla normativa internazionale come SOLAS oppure combinando i diversi strumenti normativi comunitari (Direttive, Regolamenti).

Alla consultazione sono sottoposte anche questioni di carattere tecnico come l'inclusione delle altre tipologie di navi nel campo di applicazione della Direttiva, questioni di carattere prettamente legislativo e di politica legislativa come l'individuazione del strumento più adatto al miglioramento della normativa oppure considerazioni sull'impatto che le modifiche legislative avranno secondo le diverse vie percorribili per la loro attuazione.

Si auspica che questa consultazione raggiunga una vasta partecipazione e che venga adottato una comunicazione finale della Commissione che tenga conto dei *input* dei portatori di interesse del settore. È auspicabile che tali considerazioni possano costituire la base per una nuova direttiva (o un Regolamento) sulla materia di sicurezza sulle imbarcazioni adibite a trasporto passeggeri a prescindere dalle loro caratteristiche tecniche, materiale di costruzione o l'uso che va fuori dalla navigazione interna ad uno determinato Stato.

Arber Gjeta





## Riflessioni sull'attuale legislazione ed i futuri sviluppi della normativa in materia di sicurezza nel trasporto marittimo di passeggeri

di Dorianò Ricciutelli

A seguito dell'incidente della nave da crociera Costa Concordia, lo scorso 24 gennaio 2012 il Vice Presidente e Commissario per i Trasporti della Commissione è intervenuto al Parlamento Europeo per tracciare un resoconto sullo stato della contingente situazione correlata ai tragici eventi ed illustrare le prossime iniziative per la salvaguardia della *safety* marittima nell'Unione.

In particolare, l'Alto Rappresentante ha ben evidenziato come la necessità di una efficace applicazione degli *standard* sulla sicurezza, agendo *in compliance* con le misure della Convenzione SOLAS (*Safety of life at sea*) dell'*International Maritime Organisation* (IMO), costituisca una priorità assoluta per la Commissione che già dal 2010 conduce un'approfondita rivisitazione della specifica normativa, con riguardo al vigente "*framework*" legale, agli studi di settore su vasta scala e alla analisi dei "*gap*".

Fatte queste premesse, esaminiamo ora, in sintesi, quali siano stati i profili salienti della disciplina, che peraltro appare come un *mixtum compositum*, sinora costituitasi infatti progressivamente attraverso provvedimenti definibili - con rilievo critico - "a macchia di leopardo", attesa l'evidente mancanza nel tempo, da parte del legislatore europeo, di una visione univoca del relativo quadro normativo d'insieme.

Innanzitutto, nel novero delle norme comunitarie riveste massima importanza, *in subjecta materia*, la Direttiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio<sup>8</sup> che, nell'ambito della politica comune dei trasporti, introduce una regolamentazione volta ad assicurare un livello appropriato di sicurezza a bordo delle navi passeggeri. Successivamente, per effetto di modifiche apportate a taluni strumenti internazionali dell'IMO, il provvedimento è stato emendato dalla Direttiva 2010/36/CE<sup>9</sup>, che in Italia, ai sensi dell'art. 18 della legge 15 dicembre 2011, n. 217 (G.U. n 1 del 2 gennaio 2012) troverà piena attuazione attraverso decreti *ad hoc*, delegati al Governo<sup>10</sup>, da emanarsi entro tre mesi dall'entrata in vigore della predetta legge (*scilicet*: dal 17 marzo 2012).

Orbene, per comprendere appieno la complessa e asistemica articolazione dell'impianto giuridico dell'Unione Europea afferente alla sicurezza marittima, è opportuno, *in primis*, richiamare l'attenzione su quanto disposto dal Regolamento (CE) n. 336/2006 che ha reso obbligatoria l'implementazione, assicurandone nel contempo la conformità all'*International Safety Management* (ISM) Code dell'IMO<sup>11</sup>, rivolto alle navi in servizio regolare da e verso i porti dell'Unione Europea, nonché sui contenuti della Direttiva 96/98/CE, modificata dalla Direttiva 2011/75/UE del 2 settembre 2011, che definisce gli aspetti afferenti alle ispezioni

<sup>8</sup> La Direttiva 2009/45/CE ha consolidato e codificato la precedente Direttiva 98/18/CE.

<sup>9</sup> Il 24 novembre 2011 la Commissione ha chiesto all'Italia di adottare le disposizioni introdotte con la Direttiva 2010/36/UE.

<sup>10</sup> Su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia e dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico.

<sup>11</sup> Vedi anche il precedente Regolamento (CE) n. 3051/1995 sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri *roll-on/roll-off*.



ed alle certificazioni degli equipaggiamenti di bordo.

Senonchè, al panorama legislativo europeo sulla *safety* marittima sin qui descritto deve aggiungersi il regime introdotto dal *Port State Control* (PSC) sull'attività ispettiva nei confronti delle navi dei Paesi terzi e basato sulla Direttiva 2009/16/CE<sup>12</sup> (attuata con D.Lgs. 24 marzo 2011, n. 53) che, nel riformulare la precedente disciplina (risalente al 1995)<sup>13</sup>, delinea i criteri comuni delle verifiche svolte dallo Stato di approdo.

Inoltre, muovendo sul versante più prettamente specialistico sugli incidenti in mare, rileva la Direttiva 2002/59/CE, aggiornata dalla Direttiva 2009/17/CE del 23 aprile 2009 (attuata con D.Lgs. 16 febbraio 2011, n. 18), che contiene salienti novità inerenti l'istituzione di un sistema comunitario per il "monitoraggio del traffico navale e d'informazione", segnatamente prescrivendo un maggiore impiego dell'AIS (*Automatic Identification System*) e del VDR o *Black box* (*Voyage Data Recorder*) e l'inserimento di altre disposizioni peculiari sui sistemi LRIT (*Long Range Identification and Tracking*) e *Safeseanet*<sup>14</sup>.

Parimente connessa alla problematica sugli incidenti si può, invero, ritenere assai significativa, ai fini che interessano la presente disamina, la Direttiva 2009/18/CE, entrata in vigore il 17 giugno 2011, (attuata con D.Lgs. 6 settembre 2011, n.165) che impone, *inter alia*, per gli Stati membri di istituire un ente indipendente e permanente, di indagine sugli incidenti, capace di operare secondo precise procedure amministrative.

Posto quanto precede, con riferimento alle apprezzabili, ulteriori integrazioni dell'*acquis* europeo dedicato a questo ambito della sicurezza, tanto più innovativo risulta il Regolamento (CE) n. 392/2009 (incluso nel terzo *Maritime Safety Package*), che, dettando norme in materia di responsabilità e di copertura assicurativa, incorpora le previsioni sostanziali del Protocollo della Convenzione di Atene. Al riguardo, come recentemente noto, mediante le due Decisioni del Consiglio adottate il 12 dicembre 2011, rispettivamente quella 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<sup>15</sup>, nonché quella 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, per quanto concerne gli articoli 10 e 11 dello stesso<sup>16</sup>, il Consiglio ha approvato l'adesione al protocollo da parte dell'Unione Europea che, per la prima volta, diviene così parte ad una convenzione internazionale adottata sotto gli "auspici" dell'IMO.

Esaurito questo breve *escursus*, va messo in dovuto conto che la Commissione, a dimostrazione dell'avvertita esigenza di trovare una definitiva soluzione al carente coordinamento della legislazione di riferimento ed al *periculum in mora* di eventuali nuovi incidenti o sinistri, intenda con urgenza e ferma determinazione procedere nella sostanza a un riordino

12 La Direttiva 1999/35/CE stabilisce un sistema cogente per *ro-ro ship* e per *high speed craft* in servizio regolare a livello nazionale ed internazionale da e verso gli scali marittimi dell'UE.

13 Vedi anche le misure previste dalla Direttiva 2003/25/CE e dalla Direttiva 2003/24/CE, entrambe del 14 aprile 2003, ampliate dalla successiva Direttiva 2005/112/CE.

14 Vedi anche la Direttiva 98/41/CE, che dispone l'obbligo della registrazione di particolari informazioni sul numero delle persone a bordo di navi passeggeri.

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

16 Pubblicata in G.U.U.E. L 8/13 del 12 gennaio 2012.



(auspicabilmente armonizzato) dell'assetto normativo dedicato alla *safety* del trasporti passeggeri, integrandolo con disposizioni più severe e complete.

Come è stato puntualmente esplicitato nel predetto resoconto ed in precedenti atti della Commissione, lo *ius novum* comunitario potrebbe regolare le questioni sulla stabilità e la progettazione delle grandi imbarcazioni, specialmente con riferimento a potenziali danni o esposizioni a condizioni climatiche avverse, le procedure di registrazione ed evacuazione in caso d'incidente, l'eventuale estensione della legislazione vigente ad altre tipologie di navi da impiegare in viaggi nazionali e, infine, la qualificazione e l'addestramento degli equipaggi (*emergency training*).

In proposito, si ritiene utile fare dunque cenno alla Proposta di direttiva recante modifica alla Direttiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare<sup>17</sup>; la Direttiva 2008/106/CE è stata attuata con D.Lgs. 7 luglio 2011, n. 136 e già prevede, a decorrere dal 1° gennaio 2012, l'applicazione delle nuove modalità sulla istruzione professionale nei confronti del suindicato personale.

Nel corso del richiamato intervento al Parlamento Europeo dello scorso gennaio, è emerso ancora che la Commissione contestualmente presenterà all'IMO (il cui *Maritime Safety Committee - MSC* - tratterà la problematica *de qua* in occasione della 90<sup>a</sup> sessione, programmata dal 16 al 25 maggio 2012) ulteriori e mirate proposte per rafforzare gli *standard* navali di sicurezza. Nella stesso incontro con la Commissione il *TRAN Committee* del Parlamento Europeo, pur convenendo sull'opportunità di attendere i riscontri finali dell'indagine sulla nave Concordia, ha ritenuto necessario rilevare ulteriori questioni che investono temi basilari, come quelli della distanza minima dalla linea di costa tenuta dalle navi, del numero massimo dei passeggeri a bordo e dell'efficienza dei piani di evacuazione, salvataggio e soccorso.

Al riguardo, il Governo italiano è già in parte intervenuto attraverso l'emanazione di un apposito provvedimento, cosiddetto "decreto rotte", ossia il D.M. 2 marzo 2012 (*Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale*)<sup>18</sup>, il quale prevede nella fascia di mare che si estende per due miglia marine, dai perimetri esterni dei parchi e delle aree protette nazionali, marini e costieri, istituiti ai sensi delle Legge n. 979/1982 e della Legge n. 394/1991 ed all'interno dei medesimi perimetri, il divieto di navigazione, ancoraggio e sosta delle navi mercantili adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda.

Inoltre, l'art. 1 dispone che *"in relazione alla tipologia dei traffici che ordinariamente interessano le fasce di mare individuate dal presente comma o alle caratteristiche morfologiche del territorio, l'Autorità marittima competente può disporre, per la fascia esterna ai predetti perimetri, limiti di distanza differenti allo scopo di garantire la sicurezza anche ambientale della navigazione e per l'accesso e l'uscita dai porti"*. L'art. 2 prevede poi ulteriori misure in relazione al traffico marittimo per la protezione di aree particolarmente vulnerabili, individuabili nell'area marina protetta del Santuario dei Cetacei, di cui alla Legge 11 ottobre

<sup>17</sup> COM (2011) 555 definitivo.

<sup>18</sup> Pubblicato in G.U.R.I. n. 56 del 7 marzo 2012.



2001, n. 391, e nella laguna di Venezia.

Vale la pena di osservare, tra le iniziative *in fieri*, che nella prossima primavera 2012 la Commissione ha previsto, *in agenda*, l'organizzazione di una conferenza, con la partecipazione degli *stakeholder*, sulla *Safety on Passenger Ships*, e l'inizio di un processo di consultazione pubblica riguardante la relativa riforma legislativa.

In questa prospettiva è agevole riconoscere un tangibile segno di condivisione nei costruttivi rapporti tra l'istituzione comunitaria e l'industria europea del comparto per affrontare, sinergicamente, le questioni sul consolidamento e le criticità della *safety* in mare, ove si consideri il buon esito dell'incontro tenuto il 3 febbraio 2012 dalla Commissione con il *Board* dell'ECC (*European Cruise Council*).

Nella circostanza la Commissione ha altresì anticipato che avvierà autonome iniziative, in stretta cooperazione con l'IMO, orientate a privilegiare l'approccio dicotomico del *twin-track* (doppio binario). Da un lato, quindi come precedentemente accennato, confermando l'impegno per un potenziamento della legislazione emanata da quell'Organizzazione e, dall'altro, procedendo a formulare nuove norme minime per costituire una base delle future regole e pratiche internazionali (va notato che l'ipotesi di predisporre, *mutatis mutandis*, un "pacchetto" di *security minimum standard* destinate alla sicurezza portuale è peraltro tuttora allo studio presso la Commissione stessa).

Ferme restando le preannunciate azioni correttive *in itinere*, sembra di poter affermare che, a fronte della continua evoluzione tecnologica, dei maggiori volumi di traffico e soprattutto delle esperienze, che si possono trarre, *hélas*, dal naufragio della Costa Concordia, assume nodale rilevanza, quale misura concretamente efficiente a tutela del traffico, la *performance* qualitativa dei servizi di sorveglianza marittima suscettibili di garantire, *tout court*, "trasporti sicuri" che, secondo il *White Paper 2011 (Tabella di Marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile)*<sup>19</sup>, rappresentano un "elemento essenziale per i cittadini europei".

A titolo di considerazione conclusiva, si sottolinea che, sul punto, la Commissione con la Comunicazione sulla *Maritime Transport Strategy 2018 (Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018)*<sup>20</sup> ha sostenuto la necessità di pervenire alla realizzazione di un sistema integrato di gestione delle informazioni che, assicurando la "convergenza" di ogni tecnologia disponibile (anche terrestre e spaziale)<sup>21</sup>, consenta alle autorità designate di "individuare, monitorare, rintracciare, e riferire su tutte le imbarcazioni presenti in mare" in modo proattivo non soltanto a protezione della *safety* e dell'ambiente marino, ma anche in funzione della *security* nell'Unione Europea<sup>22</sup>.

Doriano Ricciutelli

19 COM (2011) 144 definitivo.

20 COM (2009) 8 definitivo.

21 COM (2010) 584 definitivo.

22 Vedi *Strategic Plan* dell'IMO (periodo 2012-2017) - 27<sup>a</sup> Sessione dell'Assemblea del 20 dicembre 2011.





## OSSERVATORIO LEGISLATIVO

*a cura di Giuseppe Giliberti*

### **REGOLAMENTO (UE) N. 1388/2011 DEL CONSIGLIO DEL 16 DICEMBRE 2011 CHE FISSA, PER LA CAMPAGNA DI PESCA 2012, I PREZZI D'ORIENTAMENTO E I PREZZI UNIONALI ALLA PRODUZIONE DI ALCUNI PRODOTTI DELLA PESCA AI SENSI DEL REGOLAMENTO (CE) N. 104/2000**

*(Pubblicato in G.U.U.E. L 346/1 del 30 dicembre 2011)*

Il regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio, del 17 dicembre 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura, dispone che per ogni campagna di pesca vengano fissati i prezzi d'orientamento e i prezzi unionali alla produzione allo scopo di stabilire i livelli dei prezzi per un intervento sul mercato di taluni prodotti della pesca.

Pertanto, per la campagna di pesca dal 1° gennaio al 31 dicembre 2012, i prezzi d'orientamento di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 104/2000 e i prezzi unionali alla produzione di cui all'articolo 26, paragrafo 1, stesso regolamento, sono fissati rispettivamente negli allegati I e II del presente regolamento.

Si segnala inoltre che sulla G.U.U.E. L 71 del 9 marzo 2012 sono stati pubblicati i sottonotati regolamenti di esecuzione applicativi del citato regolamento (CE) n. 104/2000:

- Regolamento di esecuzione (UE) N. 194/2012 della commissione dell'8 marzo 2012 che fissa, per la campagna di pesca 2012, l'importo dell'aiuto all'ammasso privato per taluni prodotti della pesca;
- Regolamento di esecuzione (UE) N. 195/2012 della commissione dell'8 marzo 2012 che fissa, per la campagna di pesca 2012, i prezzi di vendita unionali dei prodotti della pesca elencati nell'allegato II del regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio;
- Regolamento di esecuzione (UE) N. 196/2012 della commissione dell'8 marzo 2012 che fissa, per la campagna di pesca 2012, l'ammontare dell'aiuto al riporto e dell'aiuto forfettario per taluni prodotti della pesca;
- Regolamento di esecuzione (UE) N. 197/2012 della commissione dell'8 marzo 2012 che fissa i prezzi di riferimento di alcuni prodotti della pesca per la campagna di pesca 2012;
- Regolamento di esecuzione (UE) N. 198/2012 della commissione dell'8 marzo 2012 che fissa, per la campagna di pesca 2012, i prezzi unionali di ritiro e di vendita dei prodotti della pesca di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio;
- Regolamento di esecuzione (UE) N. 199/2012 della commissione dell'8 marzo 2012 che fissa valori forfettari da utilizzare nel calcolo delle compensazioni finanziarie e dei relativi anticipi per i prodotti della pesca ritirati dal mercato durante la campagna di pesca 2012.

### **DECISIONE DI ESECUZIONE 2012/75/UE DELLA COMMISSIONE DEL 9 FEBBRAIO 2012**

CORSO DI LAUREA IN INGEGNERIA AEROSPAZIALE CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN GIURISPRUDENZA



**RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DEL GHANA A NORMA DELLA DIRETTIVA 2008/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO ATIENE AI SISTEMI DI FORMAZIONE E ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 38/45 dell'11 febbraio 2012)*

**DECISIONE DI ESECUZIONE 2012/76/UE DELLA COMMISSIONE DEL 9 FEBBRAIO 2012 RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DELL'URUGUAY A NORMA DELLA DIRETTIVA 2008/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO PER QUANTO ATIENE AI SISTEMI DI FORMAZIONE E ABILITAZIONE DELLA GENTE DI MARE**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 38/46 dell'11 febbraio 2012)*

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 il Ghana e l'Uruguay 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 radiooperatore per prestare servizio a bordo di una nave battente la propria bandiera.

**DECISIONE 2012/173/PESC DEL CONSIGLIO DEL 23 MARZO 2012 SULL'ATTIVAZIONE DEL CENTRO OPERATIVO DELL'UE PER LE MISSIONI E L'OPERAZIONE DI POLITICA DI SICUREZZA E DI DIFESA COMUNE NEL CORNO D'AFRICA**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 89/66 del 27 marzo 2012)*

Il centro operativo dell'UE è attivato a sostegno delle missioni e dell'operazione della politica di sicurezza e di difesa comune (PSDC) nel Corno d'Africa, vale a dire l'Operazione Atalanta, l'EUTM Somalia e la prevista missione civile PSDC per lo sviluppo delle capacità marittime regionali, non pregiudicandone le rispettive catene di comando militari e civili.

Esso fornisce sostegno nel campo della pianificazione operativa e dello svolgimento dell'operazione Atalanta, dell'EUTM Somalia e della futura missione civile PSDC per lo sviluppo delle capacità marittime regionali, al fine di aumentare l'efficienza, la coerenza e le sinergie. In questo contesto, il centro operativo dell'UE contribuisce a facilitare lo scambio di informazioni, a migliorare il coordinamento e a rafforzare le sinergie tra sfera civile e militare.

**DECISIONE 2012/174/PESC DEL CONSIGLIO DEL 23 MARZO 2012 CHE MODIFICA L'AZIONE**





**COMUNE 2008/851/PESC RELATIVA ALL'OPERAZIONE MILITARE DELL'UNIONE EUROPEA VOLTA A CONTRIBUIRE ALLA DISSUAZIONE, ALLA PREVENZIONE E ALLA REPRESSIONE DEGLI ATTI DI PIRATERIA E DELLE RAPINE A MANO ARMATA AL LARGO DELLA SOMALIA**

*(Pubblicata in G.U.U.E. L 89/69 del 27 marzo 2012)*

Nel modificare l'azione comune 2008/851/PESC, tra l'altro, la presente decisione stabilisce che "La zona delle operazioni delle forze schierate a tale scopo è costituita dal territorio costiero e dalle acque interne della Somalia e dalle aree marittime al largo delle coste somale ..." e che l'operazione militare UE denominata Atalanta "fornisce protezione alle navi noleggiate dal PAM, anche con la presenza di elementi armati di Atalanta a bordo delle navi interessate, anche quando navigano nelle acque territoriali e interne della Somalia" e "sorveglia le zone al largo della Somalia, comprese le sue acque territoriali e interne, che presentano rischi per le attività marittime, in particolare il traffico marittimo".

**DECRETO-LEGGE 29 DICEMBRE 2011, N. 215 - PROROGA DELLE MISSIONI INTERNAZIONALI DELLE FORZE ARMATE E DI POLIZIA, INIZIATIVE DI COOPERAZIONE ALLO SVILUPPO E SOSTEGNO AI PROCESSI DI RICOSTRUZIONE E PARTECIPAZIONE ALLE INIZIATIVE DELLE ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI PER IL CONSOLIDAMENTO DEI PROCESSI DI PACE E DI STABILIZZAZIONE, NONCHÉ DISPOSIZIONI URGENTI PER L'AMMINISTRAZIONE DELLA DIFESA**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 302 del 29 dicembre 2011, pag. 1)*

**LEGGE 24 FEBBRAIO 2012, N. 13 - CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 29 DICEMBRE 2011, N. 215, RECANTE PROROGA DELLE MISSIONI INTERNAZIONALI DELLE FORZE ARMATE E DI POLIZIA, INIZIATIVE DI COOPERAZIONE ALLO SVILUPPO E SOSTEGNO AI PROCESSI DI RICOSTRUZIONE E PARTECIPAZIONE ALLE INIZIATIVE DELLE ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI PER IL CONSOLIDAMENTO DEI PROCESSI DI PACE E DI STABILIZZAZIONE, NONCHÉ DISPOSIZIONI URGENTI PER L'AMMINISTRAZIONE DELLA DIFESA**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 48 del 27 febbraio 2012 - S.O. n. 36)*

L'articolo 6 del presente decreto, modificando l'articolo 5 del decreto legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito in legge dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, interviene sulle misure di contrasto alla pirateria, stabilendo, tra l'altro, che fino al 31 dicembre 2012 possono essere impiegate anche le guardie giurate che non abbiano ancora frequentato i corsi teorico pratici di cui al decreto del Ministro dell'interno 15 settembre 2009, n. 154 (pubblicato sulla G.U.R.I. n. 258 del 5 novembre 2009), a condizione che abbiano partecipato per un periodo di almeno sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi e che tale condizione sia attestata dal Ministero della difesa.

**DECRETO-LEGGE 29 DICEMBRE 2011, N. 216 - PROROGA DI TERMINI PREVISTI DA DISPOSIZIONI LEGISLATIVE**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 302 del 29 dicembre 2011, pag. 8)*

**LEGGE 24 FEBBRAIO 2012, N. 14 - CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 29 DICEMBRE 2011, N. 216, RECANTE PROROGA DI TERMINI PREVISTI DA DISPOSIZIONI LEGISLATIVE. DIFFERIMENTO DI TERMINI RELATIVI ALL'ESERCIZIO DI DELEGHE LEGISLATIVE**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 48 del 27 febbraio 2012 - S.O. n. 36)*

Tra le altre disposizioni, il presente decreto (art. 9) stabilisce che il termine di validità del Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura di cui all'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154, adottato con decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali 3 agosto 2007 (pubblicato nel S.O. alla Gazzetta Ufficiale n. 236 del 10 ottobre 2007), così come prorogato ai sensi dell'articolo 2, comma 5-novies, del decreto legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10, è prorogato al 31 dicembre 2012.

Inoltre con l'articolo 13-bis, rubricato "Proroga delle concessioni sul demanio marittimo, lacuale e portuale", viene stabilito che "Le concessioni sul demanio marittimo, lacuale e portuale, anche ad uso diverso da quello turistico-ricreativo, in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto e in scadenza entro il 31 dicembre 2012, sono prorogate fino a tale data, fermo restando quanto disposto dall'articolo 1, comma 18, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25."

**LEGGE 15 DICEMBRE 2011, N. 217 - DISPOSIZIONI PER L'ADEMPIMENTO DI OBBLIGHI DERIVANTI DALL'APPARTENENZA DELL'ITALIA ALLE COMUNITÀ EUROPEE - LEGGE COMUNITARIA 2010**

*(Pubblicata sulla G.U.R.I. n. 1 del 2 gennaio 2012, pag. 1)*

Tra le altre disposizioni, l'articolo 18 della presente legge concede delega al Governo per l'attuazione delle direttive 2009/20/CE e 2010/36/UE, in materia di crediti marittimi e di sicurezza delle navi.

Pertanto, il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia e dell'economia e delle finanze, uno o più decreti legislativi per l'attuazione delle direttive 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, e 2010/36/UE della Commissione, del 1° giugno 2010, che modifica la direttiva



2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

**DECRETO 5 DICEMBRE 2011 - ISTITUZIONE DEL CORSO DI FORMAZIONE SULL'USO OPERATIVO DEI SISTEMI DI INFORMAZIONE E VISUALIZZAZIONE DELLA CARTOGRAFIA ELETTRONICA (ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEM - ECDIS) - LIVELLO OPERATIVO**  
*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 3 del 4 gennaio 2012, pag. 57)*

Col presente decreto viene istituito il corso di formazione sull'uso operativo dei sistemi di informazione e visualizzazione della cartografia elettronica - (Electronic Chart Display and Information System - E.C.D.I.S.) - livello operativo, diretto a soddisfare i requisiti di competenza degli ufficiali di coperta destinati a prestare servizio su navi dotate di un sistema di cartografia elettronica e informativo - E.C.D.I.S.

Lo stesso decreto detta anche disposizioni sull'organizzazione del corso, sulla prova d'esame ed attestato, nonché sull'addestramento specifico e familiarizzazione con il sistema E.C.D.I.S. di bordo.

Chiudono il presente decreto quattro allegati su: programma d'istruzione; strutture, attrezzature e materiale didattico; composizione del corpo istruttori e direttore del corso; modello di attestato.

**DECRETO-LEGGE 24 GENNAIO 2012, N. 1 - DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E LA COMPETITIVITÀ**  
*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 19 del 24 gennaio 2012 - S.O. n. 18)*

**LEGGE 24 MARZO 2012, N. 27 - CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 24 GENNAIO 2012, N. 1, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E LA COMPETITIVITÀ**  
*(Pubblicata sulla G.U.R.I. n. 71 del 24 marzo 2012 - S.O. n. 53)*

Tra le altre disposizioni, il presente decreto introduce modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107 recante il regolamento concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, a norma dell'articolo 1, comma 989, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. In particolare viene stabilito che i trasporti fra porti nazionali ed i trasporti fra porti nazionali e porti di altri Stati membri dell'Unione europea sono assoggettati al medesimo trattamento per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e della tassa portuale (art. 84).

Inoltre, il presente decreto detta disposizioni in materia di dragaggio rivedendo la disciplina già contenuta nell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 di riordino della legislazione





in materia portuale, i cui commi da 11-bis a 11-sexies vengono pertanto abrogati (art. 48). L'articolo 50-ter del presente decreto, poi, ha introdotto nella navigazione da diporto la disciplina del "Noleggio occasionale", stabilendo al primo comma del nuovo articolo 49-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante Codice della nautica da diporto che "Al fine di incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico, il titolare persona fisica, ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità. Tale forma di noleggio non costituisce uso commerciale dell'unità" e "Il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possono essere assunti dal titolare, dall'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione ovvero attraverso l'utilizzazione di altro personale, con il solo requisito del possesso della patente nautica di cui all'articolo 39 del presente codice, in deroga alle disposizioni recanti l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto. Nel caso di navi da diporto, in luogo della patente nautica, il conduttore deve essere munito di titolo professionale del diporto". Sempre in materia di diporto il presente decreto (art. 60-bis) interviene modificando le disposizioni per la tassazione delle imbarcazioni e navi da diporto poste dall'articolo 16 del d.l. 16 dicembre 2011, n. 201, introducendo le nuove misure annuali riferite alla lunghezza dell'unità.

**DECRETO 9 NOVEMBRE 2011 - AVVIO DELLA PROCEDURA PER L'INDIVIDUAZIONE DEI SOGGETTI RAPPRESENTATIVI DEL MONDO ASSOCIATIVO ED ORGANIZZATIVO DELLA PESCA PER LA PARTECIPAZIONE ALLA COMMISSIONE CONSULTIVA CENTRALE DELLA PESCA MARITTIMA E DELL'ACQUACOLTURA**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 24 del 30 gennaio 2012, pag. 35)*

Al fine di individuare i soggetti rappresentativi del mondo associativo ed organizzativo della pesca e dell'acquacoltura per la partecipazione alla Commissione consultiva centrale della pesca marittima e dell'acquacoltura, il presente decreto avvia e detta le pertinenti disposizioni per la procedura finalizzata all'acquisizione, da parte dei soggetti interessati, degli elementi utili per la definizione della rappresentatività.

**DECRETO LEGISLATIVO 9 GENNAIO 2012, N. 4 - MISURE PER IL RIASSETTO DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI PESCA E ACQUACOLTURA, A NORMA DELL'ARTICOLO 28 DELLA LEGGE 4 GIUGNO 2010, N. 96**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 26 dell'1 febbraio 2012, pag. 1)*

Il presente decreto legislativo in conformità ai principi e criteri direttivi di cui al comma 1 dell'articolo 28 della legge 4 giugno 2010, n. 96, provvede al riordino, al coordinamento ed





all'integrazione della normativa nazionale in materia di pesca ed acquacoltura, fatte salve le competenze regionali, al fine di dare corretta attuazione ai criteri ed agli obiettivi previsti dal regolamento (CE) n. 1198/2006 del Consiglio, del 27 luglio 2006, nonché dal regolamento (CE) n. 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. Prosegue il presente decreto definendo la pesca professionale e l'acquacoltura. È pesca professionale l'attività economica organizzata svolta in ambienti marini o salmastri o di acqua dolce, diretta alla ricerca di organismi acquatici viventi, alla cala, alla posa, al traino e al recupero di un attrezzo da pesca, al trasferimento a bordo delle catture, al trasbordo, alla conservazione a bordo, alla trasformazione a bordo, al trasferimento, alla messa in gabbia, all'ingrasso e allo sbarco di pesci e prodotti della pesca. È acquacoltura, fermo restando quanto previsto dall'articolo 2135 del codice civile, l'attività economica organizzata, esercitata professionalmente, diretta all'allevamento o alla coltura di organismi acquatici attraverso la cura e lo sviluppo di un ciclo biologico o di una fase necessaria del ciclo stesso, di carattere vegetale o animale, in acque dolci, salmastre o marine.

È invece pesca non professionale quella che sfrutta le risorse acquatiche marine vive per fini ricreativi, turistici, sportivi e scientifici. Sono vietati, sotto qualsiasi forma, la vendita ed il commercio dei prodotti della pesca non professionale.

Il presente decreto inoltre definisce e detta disposizioni sull'imprenditore ittico e sul giovane imprenditore ittico.

Gran parte del provvedimento è dedicato al sistema sanzionatorio relativamente a contravvenzioni, pene principali per le contravvenzioni, pene accessorie per le contravvenzioni, illeciti amministrativi, sanzioni amministrative principali, sanzioni amministrative accessorie, disposizioni procedurali, istituzione del sistema di punti per infrazioni gravi, registro nazionale delle infrazioni, sospensione e revoca definitiva della licenza, pesca illegale durante la sospensione o successivamente alla revoca definitiva della licenza di pesca, cancellazione di punti, sistema di punti per i comandanti dei pescherecci, sanzioni applicate al comandante della nave, sanzioni disciplinari, nonché vigilanza e controllo. Per i reati previsti dal presente decreto le Amministrazioni interessate possono costituirsi parte civile nel relativo giudizio penale.

Tra le altre disposizioni, il presente decreto abroga la legge 14 luglio 1965, n. 963 recante disciplina della pesca marittima, e stabilisce che le norme abrogate sono sostituite dalle disposizioni del presente decreto.

Chiude il presente decreto l'Allegato I, recante i punti assegnati in caso di infrazioni gravi.

**DECRETO 1 FEBBRAIO 2012 - PROGRAMMI DI QUALIFICAZIONE PROFESSIONE E PROCEDURE PER LA VERIFICA DELLA CONOSCENZA DELLA LINGUA E DELLA LEGISLAZIONE ITALIANA PER LE FUNZIONI DI COMANDANTE E PRIMO UFFICIALE DI COPERTA, A BORDO DELLE NAVI BATTENTI BANDIERA ITALIANA, DA PARTE DEI CITTADINI COMUNITARI,**





## **NONCHÉ INDIVIDUAZIONE DELL'ORGANISMO COMPETENTE ALLO SVOLGIMENTO DELLE PROCEDURE DI VERIFICA DEI REQUISITI AI SENSI DELL'ARTICOLO 292-BIS DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 32 del 8 febbraio 2012, pag. 70)*

Il presente decreto si applica ai cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o di un altro Stato facente parte dell'accordo sullo spazio economico europeo, che vogliono accedere alle funzioni di comandante, su navi battenti bandiera italiana, non iscritti nelle matricole della gente di mare ai sensi dell'art. 119 codice della navigazione. Il presente decreto si applica altresì ai cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o di un altro Stato facente parte dell'accordo sullo spazio economico europeo, in possesso dell'abilitazione di primo ufficiale di coperta a cui sono delegate le funzioni di comandante.

Il presente decreto poi stabilisce i requisiti personali per accedere alle citate funzioni di comandante, detta disposizioni inerenti le sessioni d'esame e relativa domanda, procedura e commissione, prevede il rilascio di un'apposita attestazione e, infine, l'istituzione di un registro elettronico del personale candidato all'esame per la verifica del possesso della conoscenza della lingua italiana e della legislazione italiana, comprendente l'esito dell'esame stesso.

## **DECRETO-LEGGE 9 FEBBRAIO 2012, N. 5 - DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI SEMPLIFICAZIONE E DI SVILUPPO**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 33 del 9 febbraio 2012 - S.O. n. 27)*

Tra le altre disposizioni, il presente decreto all'articolo 57 recante disposizioni per le infrastrutture energetiche strategiche, la metanizzazione del mezzogiorno e in tema di bunkeraggio, al fine di garantire il contenimento dei costi e la sicurezza degli approvvigionamenti petroliferi, nel quadro delle misure volte a migliorare l'efficienza e la competitività nel settore petrolifero, quali infrastrutture e insediamenti strategici ai sensi dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239, individua, tra gli altri stabilimenti, depositi e oleodotti, i depositi costieri di oli minerali come definiti dall'articolo 52 del Codice della navigazione.

Il medesimo articolo 57, inoltre, stabilisce che le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'articolo 52 del codice della navigazione e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239, hanno durata almeno decennale. Tale disposizione non trova applicazione alle concessioni già rilasciate alla data di entrata in vigore del presente decreto. Infine la durata delle nuove concessioni per le attività di bunkeraggio a mezzo bettoline, di cui all'articolo 66 del Codice della navigazione e all'articolo 60 del relativo regolamento di esecuzione è fissata in almeno dieci anni.





**DECRETO 22 NOVEMBRE 2011 - COFINANZIAMENTO NAZIONALE A CARICO DEL FONDO DI ROTAZIONE EX LEGE N. 183/1987 DEL PROGETTO DI INTERESSE COMUNE «SERVIZI DI MONITORAGGIO E SERVIZI OPERATIVI PER LE AUTOSTRADE DEL MARE (MOS4MOS)» - 2010-EU-21102-S - NEL SETTORE DELLE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI (TEN-T)**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 47 del 25 febbraio 2012 - S.O. n. 35)*

Il cofinanziamento nazionale del progetto «Servizi di monitoraggio e servizi operativi per le autostrade del mare (MOS4MOS)» è pari ad euro 92.794. La relativa copertura finanziaria è assicurata dalle disponibilità del Fondo di rotazione ex lege n. 183/1987.

**DECRETO 22 NOVEMBRE 2011 - COFINANZIAMENTO NAZIONALE DELL'ANNUALITÀ 2011 RELATIVA AL PROGRAMMA DI CONTROLLO DELL'ATTIVITÀ DI PESCA, DI CUI AL REGOLAMENTO CEE N. 2847/93, E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI, AI SENSI DELLA LEGGE N. 183/1987**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 47 del 25 febbraio 2012 - S.O. n. 35)*

Ai fini della realizzazione delle azioni previste nell'ambito del programma di controllo dell'attività di pesca è disposta, per l'anno 2011, una quota di cofinanziamento nazionale pubblico di euro 2.223.000,00 a valere sulle risorse del Fondo di rotazione di cui alla legge n. 183/1987, come specificato nella tabella A allegata, che forma parte integrante del presente decreto.

**DECRETO 22 NOVEMBRE 2011 - COFINANZIAMENTO NAZIONALE A CARICO DEL FONDO DI ROTAZIONE EX LEGE N. 183/1987 DEL PROGETTO DI INTERESSE COMUNE «GATEWAY ITS DEI PORTI DELL'ALTO ADRIATICO» - 2010-EU-21106-S - NEL SETTORE DELLE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI (TEN-T)**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 47 del 25 febbraio 2012 - S.O. n. 35)*

Il cofinanziamento nazionale del progetto «Gateway ITS dei porti dell'Alto Adriatico» è pari ad euro 72.500. La relativa copertura finanziaria è assicurata dalle disponibilità del Fondo di rotazione ex lege n. 183/1987.

**DECRETO 2 MARZO 2012 - DISPOSIZIONI GENERALI PER LIMITARE O VIETARE IL TRANSITO DELLE NAVI MERCANTILI PER LA PROTEZIONE DI AREE SENSIBILI NEL MARE TERRITORIALE**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 56 del 7 marzo 2012, pag. 39)*

Preso atto dei recenti incidenti della navigazione - naufragio nave Costa Concordia presso l'isola del Giglio - occorsi in prossimità di aree di grande valore ecosistemico ed ambientale





e dalla significativa rilevanza socio-economica delle risorse ivi esistenti e, in quanto tali, soggette a particolari regimi di tutela, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha adottato "Misure generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili finalizzate alla protezione di aree sensibili nel mare territoriale", stabilendo che "Nella fascia di mare che si estende per due miglia marine dai perimetri esterni dei parchi e delle aree protette nazionali, marini e costieri, istituiti ai sensi delle leggi 31 dicembre 1982, n. 979 e 6 dicembre 1991, n. 394, e all'interno dei medesimi perimetri sono vietati la navigazione, l'ancoraggio e la sosta delle navi mercantili adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda." (art. 1). Infine, in ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità ai rischi del traffico marittimo, sono state adottate ulteriori misure di navigazione, sia nell'area marina protetta del Santuario dei Cetacei, di cui alla legge 11 ottobre 2001, n. 391, e sia nella laguna di Venezia (art. 2).

#### **DECRETO 5 DICEMBRE 2011 - MODIFICA DEGLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ DI PESCA DI CUI AI PIANI NAZIONALI DI DISARMO ADOTTATI CON DECRETO 19 MAGGIO 2011**

*(Pubblicato sulla G.U.R.I. n. 56 del 7 marzo 2012, pag. 39)*

Allo scopo di adeguare i Piani nazionali di disarmo in cui si articola il Piano di adeguamento dello sforzo di pesca, adottato con decreto direttoriale 19 maggio 2011 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 5 luglio 2011, n. 154, ai risultati dell'attività di monitoraggio e tenuto conto degli obiettivi di riduzione della capacità di pesca da realizzare ai sensi del Programma Operativo, sono modificati i seguenti Piani: 7 piani nazionali di disarmo della flotta a strascico (Allegato A); 6 piani nazionali di disarmo delle flotte operanti con altri sistemi (Allegato B); 5 piani nazionali di disarmo della flotta che opera con sistemi a circuizione e volante (allegato C).

#### **RASSEGNA GIURISPRUDENZIALE**

*a cura di Nicola Ridolfi*

**T.A.R. Milano Lombardia n. 161 del 17 gennaio 2012 - Concessioni amministrative di beni pubblici e sussidiarietà del "diritto di insistenza" al momento del rinnovo rispetto al criterio generale di cui all'art. 37, 1° comma Cod. Nav.**

Attraverso la pronuncia in oggetto, il Tribunale Amministrativo Regionale di Milano, chiarisce come in sede di rinnovo di una concessione demaniale marittima, Il concessionario non è quindi legittimato a vantare alcuna aspettativa al rinnovo del rapporto.





Si sottolinea infatti come il cosiddetto “diritto di insistenza” stabilito dall’art. 37, 2° comma, del codice della navigazione, secondo cui *“al fine della tutela dell’ambiente costiero, per il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime per attività turistico-ricreative è data preferenza [...] alle precedenti concessioni, già rilasciate, in sede di rinnovo, rispetto alle nuove istanze”*, non debba di norma rappresentare la regola, avendo semplicemente carattere sussidiario rispetto ai criteri generali e principali di cui al 1° comma dello stesso art. 37, ossia quelli delle *“maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione”* e del migliore uso della stessa nell’ottica del *“più rilevante interesse pubblico”*.

**T.A.R. Firenze Toscana n. 224 del 30 gennaio 2012 - Concessioni amministrative di beni pubblici ed effetti alla scadenza della stessa.**

Attraverso la pronuncia in oggetto, il Tribunale Amministrativo Regionale di Firenze, riprendendo il disposto dell’art. 49, 1° comma, del Codice della Navigazione secondo cui *“salvo che sia diversamente stabilito nell’atto di concessione, le opere non amovibili, costituite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso rimborso, salva la facoltà dell’autorità concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato”*, stabilisce che la formale acquisizione pubblica di opere non amovibili ricadenti nella zona demaniale non costituisce una conseguenza ineluttabile della scadenza della concessione, in quanto l’amministrazione ben può ordinare la demolizione all’intestatario della concessione scaduta e, in caso di inottemperanza, procedervi d’ufficio oppure concordare con il concessionario subentrante l’accollo a suo carico delle operazioni di rimessa in pristino. (art. 49, 2° comma, Cod. Nav.)

Resta ovviamente fermo il principio secondo cui, una volta cessato il rapporto concessorio, l’accessione a favore dell’Ente delle opere non amovibili costruite sul suolo demaniale si compie in modo automatico, per il solo fatto della scadenza della concessione demaniale.

**T.A.R. L’Aquila Abruzzo n. 127 del 28 febbraio 2012 - Decadenza dalla concessione demaniale marittima per mancata esecuzione delle opere prescritte, mancato inizio della gestione e mancato pagamento di canoni per più annualità.**

Con ricorso n. 202 del 2011, A.D. impugnava l’atto con il quale il Comune di Tortoreto aveva comminato in suo danno la decadenza dalla concessione demaniale marittima n.1/2008, regolata dalla licenza n.1 del 29.1.2009 rep. n.1292 rilasciata dal Comune di Tortoreto per la occupazione ed utilizzazione *“di un’area demaniale marittima di mq. 3060, fronte mare mt. 34 profondità mt. 68 in località Lungomare Sirena nel Comune di Tortoreto da adibire a complesso balneare nella zona indicata negli elaborati planimetrici allegati alla licenza stessa”*.

La ricorrente precisava che l’area demaniale oggetto di concessione comprendeva un anche un





manufatto centrale composto da bar, ristorante, n. 1 wc disabili, n. 2 wc. e n. 10 spogliatoi per complessivi mq. 247,50, pavimentazione esterna con camminamenti per mq. 212,40, piscina di mq. 36, area scoperta per ombreggio di mq. 2.564,10 e che per la stessa era stato versato il canone pari ad euro 35.145,21, con costituzione, altresì, di deposito fideiussorio a garanzia degli obblighi assunti; in data 29.1.2009 la ricorrente presentava domanda di partecipazione per l'ammissione alle misure di sostegno sul programma regionale ai sensi della L. R. Abruzzo n.77/2000 per le imprese operanti nel settore del turismo, istanza che rimaneva inesitata lasciando essa ricorrente in attesa dell'auspicato finanziamento per poter completare gli investimenti per il complesso balneare; in data 2.12.2010, con nota n. 0030378/10 il Comune comunicava l'avvio del procedimento di decadenza della concessione ex art. 47, lett. a) e d) Cod. Nav. per non aver mai dato inizio alla gestione del bene demaniale e per *"non aver provveduto al pagamento dei canoni demaniali per le annualità 2009 e 2010, con la fissazione del termine di giorni 10 per la presentazione delle proprie deduzioni"*; in data 14.10.2010, il Comune aveva invece comunicato la determinazione degli oneri accessori relativi al permesso di costruire per la realizzazione dello stabilimento balneare di cui all'atto concessorio demaniale, nella misura di euro 9.189,00; in data 14.1.2011 veniva infine notificato il provvedimento di decadenza *"per mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione o per mancato inizio della gestione nei termini assegnati e per omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall'Atto di concessione"*. Posto quanto sopra, A.D. promuoveva ricorso contro il Comune di Tortoreto per l'annullamento del provvedimento n. 1 del 12.1.2011 relativo alla decadenza della concessione demaniale marittima n. 1/2008 sulla base di svariati motivi, e in particolare:

- 1) l'Amministrazione non avrebbe tenuto in alcun conto le vicende di fatto sottese alla concessione, non avendo considerato in particolare il comportamento omissivo tenuto dal Comune negli anni precedenti che non avevano di fatto consentito l'utilizzo di una pregressa concessione regolarmente assegnata alla medesima ricorrente; peraltro, la ricorrente era titolare del permesso di costruire da data anteriore alla disponibilità giuridica del lotto demaniale anche se il comportamento omissivo avrebbe potuto acquistare rilevanza solo dal provvedimento formale di concessione; in ogni caso il titolo concessorio non prevedeva alcun termine per la realizzazione delle opere necessarie per attivare lo stabilimento balneare né alcun termine per l'inizio dei lavori;
- 2) palese violazione dell'art. 47 lett. a) del Codice della Navigazione, posto che tale disposizione imponeva la previa assegnazione di un termine al concessionario per l'esecuzione delle opere prescritte ovvero l'inizio della gestione, stante la perdurante vigenza del permesso di costruire;
- 3) palese violazione dell'art. 47, lett. d) e penultimo comma, del Codice della Navigazione, posto che il mancato pagamento dei canoni per le annualità 2009/2010 era dipeso da contestazioni ancora pendenti sull'ammontare delle somme poste a carico del concessionario; in ogni caso la licenza di concessione demaniale non aveva previsto il numero di rate che, in mancanza di pagamento, avrebbero determinato la decadenza né era stato assegnato al





concessionario alcun termine per sanare le inadempienze.

Il Comune di Tortoreto, costituitosi nel procedimento, chiedeva preliminarmente dichiararsi il ricorso irricevibile stante la nullità della notifica per essere stata la stessa effettuata a mezzo del servizio postale per il tramite di Ufficiale giudiziario incompetente, e, comunque, il rigetto del ricorso e dell'istanza cautelare, deducendo la piena legittimità degli atti impugnati.

All'esito della pubblica udienza del 15.2.2012, il Collegio si è espresso come segue:

In relazione all'eccezione preliminare di "nullità" della notifica del ricorso sollevata dalla difesa di parte resistente, il Collegio ha ritenuto che la stessa dovesse essere disattesa: nonostante la notifica fosse stata effettuata a mezzo del servizio postale per il tramite di ufficiale giudiziario incompetente perché non incardinato né presso l'ufficio giudiziario compreso nel luogo ove le Amministrazioni intimare avevano sede né presso la Corte d'Appello di L'Aquila, la notifica aveva nondimeno raggiunto il suo scopo, come comprovato dalla costituzione delle Amministrazioni evocate in giudizio, il che ostava comunque alla richiesta declaratoria di "nullità" della stessa (TAR Trentino - Trento, n.55/2009).

La circostanza che la notifica fosse stata effettuata a mezzo di ufficio postale e per il tramite di ufficiale giudiziario di ufficio non compreso nella circoscrizione del TAR, e neppure nella circoscrizione degli uffici giudiziari territorialmente di pertinenza delle singole amministrazioni, tanto più in caso di costituzione dell'intimato, non inficiava la funzione ritualmente espletata dall'atto ed eventualmente rilevava solo nell'ambito del rapporto di servizio del dipendente messo notificatore.

Nel merito, il Collegio rilevava come l'art. 47 del codice della navigazione statuisse che *"l'amministrazione può dichiarare la decadenza del concessionario: a) per mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione, o per mancato inizio della gestione, nei termini assegnati; ...d) per omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall'atto di concessione.... Nel caso di cui alle lettere a) e b) l'amministrazione può accordare una proroga al concessionario"*.

Il Collegio osservava giustamente che, in entrambe le ipotesi di decadenza ritenute sussistenti, l'Amministrazione poteva riferirsi non già a generici inadempimenti, da essa ritenuti più o meno gravi, rilevanti e/o essenziali, ma solo a quanto previsto nell'atto di concessione, stante il testuale richiamo alla mancata esecuzione delle opere *"prescritte nell'atto di concessione"*, al mancato inizio della gestione *"nei termini assegnati"*, all'omesso pagamento del canone *"per il numero di rate fissato a questo effetto dall'atto di concessione"*.

Secondo l'opinione del Collegio, l'omessa indicazione delle circostanze comportanti la decadenza nell'atto di concessione importava l'impossibilità di *"dichiarare"* la decadenza automatica, perché non affatto desumibile da fatti già qualificati idonei a sancirla come previsti ex ante nell'atto contrattuale concessorio, imponendo al contrario una previa fase di contestazione delle inadempienze, la fissazione di un termine per sanarle e, così come prescritto dallo stesso art. 47, lett. a) e b) Cod. Nav., addirittura la possibilità di accordare una proroga (per eseguire le opere ovvero per l'inizio della gestione).

Nel caso di specie, l'atto concessorio era singolarmente silente sia sulle opere richieste al





concessionario, sia sulla data di inizio della gestione sia sul numero di rate rilevanti per ritenere avverata la condizione risolutiva della concessione di cui alla lett. d) dell'art. 47

Se a questo si aggiunge che il Comune non aveva neppure previamente contestato gli assunti inadempimenti con un atto assimilabile a diffida a rimuovere le inadempienze in un termine congruo, il Collegio non poteva che concludere che la decadenza fosse stata comminata dal Comune in relazione ad inadempimenti che, seppur significativi, non erano espressamente indicati nell'atto di concessione come tali da consentire la decadenza automatica in assenza di previa diffida e/o fissazione di termini per sanarli, ed accoglieva pertanto il ricorso con l'annullamento della comminata decadenza, condannando il Comune di Tortoreto al pagamento delle spese di giudizio in favore della ricorrente.

## MATERIALI

di Greta Tellarini

### **PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SUGLI ORIENTAMENTI DELL'UNIONE PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI** (Com (2011) 650 definitivo del 19 ottobre 2011)

Il Consiglio Trasporti dell'Unione Europea, nella riunione del 22 marzo 2012, ha raggiunto l'accordo sulla Proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), presentata il 24 ottobre 2011 dalla Commissione e volta a costituire, secondo nuovi indirizzi, una rete transeuropea dei trasporti, idonea a collegare, in maniera intermodale ed interoperabile, l'intero territorio della Comunità. Si deve considerare, infatti, che sulla base del nuovo sviluppo della TEN-T il *core network* (la rete centrale) dei trasporti sarà in grado, relativamente agli aspetti del traffico marittimo, di collegare 86 porti principali con i *link* ferroviari e stradali d'Europa.

I nuovi orientamenti che saranno introdotti attraverso il regolamento in questione costituiscono un importante elemento del complesso *package* elaborato dalla Commissione sulle infrastrutture che include, *inter alia*, anche le iniziative sull'*Establishing the Connecting Europe Facility* e sui *projects bonds*.

L'accordo concluso dai Ministri rappresenta evidentemente soltanto un primo anche se significativo passo del relativo *iter* di approvazione, atteso che è prevista la votazione in prima lettura del testo per il *placet* da parte del Parlamento Europeo all'inizio del 2013 e, pertanto, ove la volontà politica sosterrà con forza tale progetto legislativo, comunque entro il primo semestre dell'anno prossimo potrà essere definitivamente adottato il regolamento.

### **PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE (RIFUSIONE)**





*(COM(2012) 64 definitivo del 20 febbraio 2012)*

La Commissione ha presentato una Proposta di Regolamento di modifica del Codice Doganale Aggiornato - MCC (Reg. CE n. 450/2008). Il Regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, che istituisce il codice doganale comunitario (Codice doganale aggiornato), si prefiggeva di adeguare la normativa doganale per adattarla al contesto elettronico delle dogane e degli scambi commerciali, ma anche per disciplinare tale contesto. Nel contempo esso ha consentito di riformare in profondità la normativa doganale al fine di semplificarla e di strutturarla meglio. Tale regolamento è entrato in vigore il 24 giugno 2008, ma, non essendo ancora applicabile, lo diventerà una volta che siano entrate in vigore le relative disposizioni di applicazione, entro il 24 giugno 2013.

Le motivazioni che hanno portato alla proposta di modifica del Regolamento (CE) n. 450/2008 (codice doganale aggiornato o "CDA") prima della sua applicazione sono da individuarsi principalmente nella necessità di allineamento delle disposizioni di quest'ultimo atto normativo con il Trattato di Lisbona e con le nuove regole che hanno drasticamente modificato le modalità di adozione delle disposizioni di applicazione dei Regolamenti di base.

#### **PROROGA FINO AL 2014 DEL MANDATO DELL'OPERAZIONE NAVALE EUNAVFOR ATALANTA PER IL CONTRASTO DELLA PIRATERIA NEL CORNO D'AFRICA**

Il Consiglio dell'Unione Europea, nella sua 3149<sup>a</sup> sessione, dello scorso 27 febbraio ha espresso vivo apprezzamento per il significativo contributo dell'operazione navale dell'UE EUNAVFOR Atalanta al contrasto della pirateria. Sin dal suo avvio nel dicembre 2008, l'operazione Atalanta ha scortato con successo le spedizioni navali del Programma alimentare mondiale (PAM) e della missione dell'Unione africana in Somalia (AMISOM) dirette in Somalia, proteggendo i carichi più vulnerabili e facendo opera di dissuasione, prevenzione e repressione degli atti di pirateria e delle rapine a mano armata al largo delle coste somale, contribuendo così alla sicurezza e all'attività economica dei paesi della regione e della comunità internazionale nel suo insieme. L'operazione antipirateria dell'UE è condotta nell'ambito dell'approccio globale definito nel quadro strategico dell'UE per il Corno d'Africa e rientra nell'ambito dell'impegno internazionale complessivo a favore della Somalia e dell'intera regione. Il Consiglio dell'Unione Europea ha convenuto di prorogare il mandato dell'operazione EUNAVFOR Atalanta fino al 31 dicembre 2014; è, pertanto, in preparazione un progetto di atto, che sarà adottato in una fase successiva, inteso a conferire effetto giuridico a questa decisione politica.

#### **AUDIZIONE DEL PRESIDENTE DI CONFITARMA ALLA COMMISSIONE DIFESA DEL SENATO SUL TEMA DELLA PIRATERIA**

Lo scorso 14 marzo, Paolo d'Amico, Presidente di Confitarma, nel corso di un'Audizione





informale presso la Commissione Difesa del Senato, ha illustrato le difficoltà delle navi italiane operanti in aree a rischio di pirateria e, a prescindere dal caso della M/n Enrica Lexie, ha sottolineato l'apprezzamento dell'armamento italiano per l'impianto normativo previsto dalla Legge n. 130/2011 e per la proficua collaborazione avviata con la Difesa in merito all'imbarco dei Nuclei Militari di Protezione (NMP) sulle navi mercantili italiane. Il Presidente di Confitarma ha auspicato il rapido completamento dell'impianto normativo con il decreto regolamentare volto a consentire l'imbarco anche di team privati, ove non fossero disponibili NMP. Infine, il Presidente di Confitarma ha manifestato la disponibilità a rivedere ed integrare la convenzione stipulata tra Confitarma e Ministero della Difesa, al fine di chiarire meglio le disposizioni concernenti la catena di comando.

Il Presidente di Confitarma era intervenuto, lo scorso 20 febbraio, alla sessione dedicata alla pirateria nell'ambito del *World Shipping Congress: Shipping the Future*, organizzato dal *Financial Time* ad Atene. In questa occasione aveva avuto illustrato le numerose misure adottate dallo *shipping* internazionale per fronteggiare gli attacchi dei pirati, soffermandosi in particolare sull'esperienza italiana. "Governo e Parlamento - aveva sottolineato Paolo d'Amico - hanno dato da sempre una risposta immediata all'emergenza pirateria: l'Italia è stata tra i primi Paesi ad inviare unità militari con il compito di monitorare l'area antistante il Corno d'Africa a rischio di Pirateria, aderisce alla Missione Atalanta dell'Ue e partecipa alle Missioni NATO, in linea con le disposizioni dell'ONU. Oggi gli armatori italiani possono contare su una difesa attiva (Nuclei Militari di Protezione) contro gli attacchi di pirateria grazie all'introduzione di misure che consentono l'imbarco dei Militari a bordo delle loro navi". "La collaborazione tra armamento e istituzioni in Italia - aveva concluso il Presidente di Confitarma - è l'esempio concreto di ciò che viene spesso definito "fare sistema": istituzioni e operatori economici uniti per l'obiettivo comune di sconfiggere la pirateria, a tutela della vita dei nostri equipaggi e a beneficio dell'economia del nostro Mare comune. La pirateria rischia di emarginare il Mediterraneo e danneggiare economie di paesi sviluppati ed emergenti".

#### **LA PIRATERIA ALL'ORDINE DEL GIORNO DELLA SESSIONE PLENARIA DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL 12-15 MARZO**

Il tema della pirateria è stato all'ordine del giorno della sessione plenaria del Parlamento Europeo, svoltasi dal 12 al 15 marzo. Lo scorso 14 marzo il Parlamento Europeo ha discusso in merito ai quattro quesiti dell'interrogazione con richiesta di risposta orale al Consiglio predisposta dal presidente della commissione Trasporti e Turismo, Brian Simpson:

1. Quali misure sono state adottate o sono previste: per risolvere le cause terrestri del problema nei paesi di origine dei pirati; per garantire la liberazione dei 450-600 marinai attualmente tenuti in ostaggio dai pirati; per sviluppare un approccio armonizzato dell'Ue alla questione dell'impiego di personale armato a bordo delle navi?
2. Quali sono i piani della missione Atalanta UE-NAVFOR, in particolare per quanto riguarda



- l'obiettivo di garantire l'efficacia della risposta dell'Ue alla pirateria marittima, tenendo conto del fatto che il numero di navi interessate è sceso da oltre 35 nel 2009 ad appena 10 nel 2011?
3. Quali misure dovrebbero essere adottate a livello internazionale, in particolare sotto gli auspici dell'ONU e dell'Organizzazione marittima internazionale, per rafforzare la cooperazione internazionale nella lotta contro la pirateria marittima?
  4. Quali misure sono state adottate per garantire che il denaro versato come riscatto in conti bancari negli Stati membri dell'UE possa essere tracciato e confiscato? In che modo il Consiglio intende convincere i paesi terzi ad adottare misure equivalenti affinché i riscatti non possano più essere depositati su conti bancari di paesi terzi?

### **SEMINARIO PROMOSSO DALLA COMMISSIONE EUROPEA SULLA PIRATERIA**

Il seminario promosso dalla Commissione Europea sulla pirateria, che si è svolto il 28 e 29 marzo, ha affrontato la delicata questione delle scorte armate sulle navi ed, in particolare, le regole d'ingaggio in caso di attacco - vero o presunto. Un quadro comune potrebbe essere discusso alla 90ª sessione della Commissione Sicurezza dell'Imo. La necessità di attuare norme e procedure omogenee nella lotta alla pirateria marittima è emersa da tempo, ma la vicenda dei due marò italiani arrestati in India con l'accusa di avere ucciso due pescatori in un'azione antipirateria ha spinto la Commissione Europea ad accelerare i tempi. La posizione di Bruxelles sta emergendo nel seminario iniziato il 28 marzo e che proseguirà i lavori per l'intera giornata di oggi. La questione dei marò italiani ha spinto il Commissario ai Trasporti, Siim Kallas, a chiedere regole d'ingaggio comuni per le scorte armate sulle navi, siano private o militari: "L'autoregolamentazione non è una reale opzione in questa area, considerando i rischi legali ed operativi che il trasporto di armi a bordo e il possibile uso della forza comportano". Kallas ha proseguito chiedendo di "stabilire un approccio comune internazionale e limitare le zone grigie pericolose. Ciò aiuterà a contrastare la pirateria riducendo al contempo i rischi per i marinai, le società e gli stati interessati". Inoltre, disporre di regole comuni consente di attivare canali di comunicazione tra sicurezza privata e forze militari basati sulla reciproca fiducia. Nel seminario si è discusso, infine, delle questioni legate alla giurisdizione, dopo che l'Italia ha chiesto agli altri Paesi europei di agire per tutelare il principio della libertà di navigazione in acque internazionali. In particolare, si è discusso della possibilità di attuare una giurisdizione dedicata alle operazioni antipirateria.

### **IL RAPPORTO ICC/IMB PER IL PRIMO TRIENNIO 2012 REGISTRA UN AUMENTO DELLA PIRATERIA MARITTIMA NELL'AFRICA OCCIDENTALE**

Nel primo trimestre di quest'anno si sono verificati 102 assalti dei pirati alle navi in tutto il mondo rispetto ai 142 occorsi nello stesso periodo del 2011. Lo ha reso noto l'International Maritime Bureau (IMB) della International Chamber of Commerce (ICC) precisando che 11 navi sono state sequestrate, con 212 membri dell'equipaggio presi in ostaggio e 4 marittimi





uccisi, 45 navi sono state abbordate, 32 sono state oggetto di tentativi di attacco e 14 sono state oggetto di colpi di arma da fuoco.

L'IMB ha evidenziato l'incremento degli incidenti verificatisi in Africa occidentale. In particolare, nei primi tre mesi del 2012 in Nigeria si sono verificati 10 assalti, lo stesso numero di tutti gli attacchi effettuati dai pirati nella regione nell'intero 2011. Inoltre - ha specificato il Bureau - un attacco effettuato nel confinante Benin è stato attribuito a pirati nigeriani. "La pirateria nigeriana - ha rilevato il direttore del Piracy Reporting Centre dell'IMB, Pottengal Mukundan - sta aumentando la sua incidenza e il suo raggio d'azione. Almeno 6 degli 11 incidenti registrati in Nigeria si sono verificati a distanze superiori a 70 miglia nautiche dalla costa, il che suggerisce che sono stati utilizzati pescherecci quali navi madre per attaccare mezzi marittimi posizionati ancora più lontano".

Gli assalti dei pirati nigeriani sono stati anche particolarmente violenti ed hanno causato la morte di due marittimi imbarcati su una portarinfuse attaccata a 110 miglia nautiche al largo di Lagos. Inoltre gli attacchi realizzati nelle acque costiere della Nigeria hanno determinato il rapimento di almeno tre membri degli equipaggi di navi all'ancora. "Anche se il numero degli incidenti segnalati in Nigeria è ancora inferiore a quello della Somalia e le navi sequestrate rimangono sotto il controllo dei pirati per giorni anziché per mesi - ha osservato Mukundan - il livello di violenza nei confronti degli equipaggi è pericolosamente elevato".

L'IMB ha sottolineato come tuttavia la Somalia rimanga una zona ad alto rischio, nonostante il minor numero di incidenti verificatisi nell'area. Infatti la Somalia continua ad essere la regione più pericolosa avendo totalizzato 43 attacchi, incluso il sequestro di 9 navi e di 144 membri di equipaggi. L'IMB ha evidenziato che sono stati sequestrati anche 4 sambuchi e un peschereccio, unità ideali per essere impiegate quali navi madre. Anche se il numero di incidenti verificatisi nel primo trimestre del 2012 è risultato inferiore a quello dei primi tre mesi del 2011, periodo nel quale ci sono stati 97 incidenti e 16 sequestri - ha osservato l'International Maritime Bureau - "è improbabile che la minaccia della pirateria somala possa ridursi nel breve-medio termine a meno che non vengano assunte ulteriori misure». In particolare - ha spiegato Mukundan - l'annuncio dell'Unione Europea di ampliare il raggio della propria missione anti-pirateria alla terra ferma è un altro passo positivo che potrebbe mettere ulteriormente in crisi il modello d'azione della pirateria somala". L'IMB ha ricordato che al 31 marzo scorso i pirati somali detenevano ancora sotto sequestro 15 navi e 253 membri degli equipaggi, a cui si aggiungono altri 49 marittimi tenuti in ostaggio a terra.

È risultato in crescita il numero di attacchi anche in altre regioni mondiali, come in Indonesia dove nei primi tre mesi del 2012 sono stati effettuati 18 assalti rispetto ai 5 del primo trimestre dello scorso anno. In particolare, in questa regione gli attacchi sono stati rivolti contro qualsiasi tipo di nave principalmente con l'obiettivo di depredarle: sono state 15 le navi abbordate dai pirati, di cui 13 all'ancora, una all'ormeggio ed una in navigazione.

