



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:

Matteo Fornari, Paolo Malaguti,
Doriano Ricciutelli,
Nicola Ridolfi, Greta Tellarini

REDAZIONE:

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

SOMMARIO

- Riflessioni sulla normativa di recente applicazione
nell'Unione europea per la tutela dei passeggeri marittimi
di Doriano Ricciutelli p.2
- Riflessioni sulla recente normativa relativa all'impiego
delle guardie giurate per il contrasto della pirateria marittima
di Doriano Ricciutelli p.6
- Recenti sviluppi in tema di protezione dell'ambiente
marino nelle Bocche di Bonifacio
di Matteo Fornari p.11
- Osservatorio legislativo
a cura di Paolo Malaguti p.15
- Rassegna giurisprudenziale
a cura di Nicola Ridolfi p.29
- Materiali
a cura di Greta Tellarini p.35

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

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



Riflessioni sulla normativa di recente applicazione nell'Unione europea per la tutela dei passeggeri marittimi

di *Doriano Ricciutelli*

Dal 18 dicembre 2012 trova piena applicazione il Regolamento (UE) n. 1177/2010¹, che introduce nell'ordinamento un'autonoma "serie" di diritti² basilari ed irrinunciabili, diretti a colmare i vuoti normativi registrati sinora nel processo realizzativo di una politica coerente del diritto comunitario in materia di trasporti³. In termini generali, si tratta di una disciplina idonea a produrre, nei riguardi delle persone che viaggiano "via mare e per vie navigabili interne", vantaggi pienamente conformi alla Carta dei diritti fondamentali e, nel rispetto delle singole specificità, ai principi già enunciati "per altri modi di trasporto" nell'Atto per il Mercato Unico II del 3 ottobre 2012⁴.

È noto, infatti, che sulla scorta dei risultati di un'apposita consultazione pubblica, promossa dalla Commissione (DG TREN del 18/1/2007) ed incentrata sui diritti dei passeggeri marittimi, si è manifestata con chiarezza l'esigenza di creare un livello accettabile di condizioni paritarie tra le associazioni degli utenti e quelle delle imprese, utilizzando lo strumento di regolamentazione comunitaria confacente, giust'appunto, ad ogni genere di trasporto.

Si ritiene utile precisare preliminarmente che le norme in questione, indirizzate secondo il legislatore europeo al conseguimento di un grado "minimo" di protezione⁵, nella sostanza attengono alle questioni oggettivamente ritenute di maggior criticità nella sfera dei rapporti contrattuali, quali, *inter alia*, l'accessibilità e l'adeguatezza delle informazioni, l'obbligo di assistenza per cancellazione e ritardo alla partenza, la garanzia sull'opzione tra rimborso e trasporto alternativo e le compensazioni per ritardo all'arrivo (tra il 25% e il 50% del costo del biglietto). Nei descritti ambiti di salvaguardia degli interessi dei passeggeri, come si legge (art. 2), rientrano le categorie dei viaggi effettuati tramite servizi passeggeri o su crociere originanti da porti dell'UE, ovvero a mezzo di analoghi servizi svolti da vettori appartenenti a Stati membri, il cui porto d'imbarco sia situato in un Paese terzo e quello di sbarco nel territorio dell'Unione.

Tra le innovazioni acquista un rilievo centrale il riconoscimento di un trattamento non discriminatorio e di un'assistenza gratuita⁶ in favore delle persone disabili ed a mobilità ridotta, le quali, come rilevato da fonte autorevole⁶, relativamente ai trasporti nei vari Stati dell'UE hanno sinora beneficiato di uno *standard* di tutela variabile e, pertanto, suscettibile di realistici margini di miglioramento attraverso l'eliminazione del *décalage* di trattamento. Si aggiunga che, nell'ottica di ottimizzare le misure di protezione dei viaggiatori

1 Modifica del Regolamento (CE) n. 2006/2004.

2 La Commissione europea ha pubblicato il 6 dicembre 2012 il relativo documento di sintesi "Summary of provisions concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway".

3 IP/12/1387 del 18 dicembre 2012 della Commissione europea.

4 Vedi COM(2012) 573.

5 Vedi anche l'art. 18 del TFUE ed il Regolamento (CE) n. 1008/2008.

6 Studio della Commissione DG TREN 2005-2006.



marittimi, la novella, per un verso, obbliga gli operatori del settore (vettori e terminalisti) ad adottare meccanismi per il trattamento dei reclami e procedure per la formazione dello *staff* e, dall'altro, impone a ciascun Paese membro di designare organismi indipendenti per assolvere incarichi di verifica, monitoraggio ed esecuzione, nonché comporre le controversie predisponendo un efficace sistema sanzionatorio⁷. In proposito, *de jure condendo*, si renderà necessario coordinare sul piano interno le nuove regole applicabili alle infrazioni con la vigente normativa, segnatamente, la Legge 1 giugno 2006, n. 67, che, all'art. 3, si occupa della copertura giurisdizionale nei confronti delle persone con disabilità avverso gli atti ed i comportamenti discriminatori (art. 3 della Legge 5 febbraio 1992, n.104).

È ancora interessante osservare che è consentito esentare dall'applicazione del regolamento talune tipologie di trasporto (art. 2, commi 3 e 4), a condizione che i diritti dei passeggeri siano garantiti "adeguatamente" o "in modo comparabile" dalla legislazione nazionale. Orbene, le anzidette previsioni offrono spunto di critica in assenza di concrete indicazioni (salvo un breve cenno all'art. 25, comma 4), sulle quali poter eventualmente fondare un giudizio (certo) di compatibilità tra le regole comunitarie e le corrispondenti norme di garanzia statuali. Poi, nella logica delle forme istituzionali di collaborazione dell'Unione con i singoli Stati, a sostegno della corretta attuazione del relativo *acquis communautaire*, l'art. 27 assegna alla Commissione la responsabilità, *sui generis*, di assistere gli organismi nazionali "preposti all'esecuzione" nel reciproco "scambio delle informazioni sulle loro rispettive attività e sui principi e sulle prassi decisionali". Ciò esposto, occorre constatare che nel quadro delle iniziative mirate a facilitare la mobilità e consolidare l'integrazione del mercato a decorrere dal 31 dicembre 2012 si applica anche il Regolamento (CE) n. 392/2009, riguardante le responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri "via mare in caso di incidenti" e che ha recepito una rilevante parte delle disposizioni della Convenzione di Atene del 1974, il relativo Protocollo del 2002, nonché la riserva e gli orientamenti (*guidelines*) dell'IMO del 19 ottobre 2006.

A nostro avviso, sul versante dell'efficacia del provvedimento deve ritenersi assolutamente incisiva la trasformazione, *ipso jure*, dei suddetti "orientamenti" da atti tipici facoltativi ad atti vincolanti (sottoposti, in caso di modifica, alla procedura di regolamentazione con controllo, *PRAC*), secondo il (consolidato) esercizio di alchimia legislativa di assorbimento della *soft law* nella normazione primaria⁸. Ebbene, qui ci si riferisce all'immissione al rango giuridico dell'Unione di una circostanziata gamma di disposizioni che assicurano al passeggero un "regime funzionale di responsabilità" ed un pacchetto di precise misure assicurative nel trasporto marittimo, *e.g.*, il risarcimento finanziario nei casi di decesso, di lesioni, di perdita o danneggiamento dei beni trasportati, il pagamento anticipato, il diritto alle informazioni ed il ricorso diretto nei riguardi del vettore⁹. Senonché, ulteriori

⁷ Vedi anche la Comunicazione della Commissione del 19 dicembre 2011 (COM(2011) 898 def.).

⁸ *Ex pluribus*, l'art. 3 del Regolamento (CE) 725/2004 che in tema di *security* marittima dispone la cogenza di talune previsioni del Codice ISPS, Parte B, dell'IMO.

⁹ Il 7 dicembre 2012 la Commissione europea ha pubblicato il documento di sintesi "Summary" delle norme del Regolamento (UE) n. 392/2009.





elementi di riflessione debbono riguardare l'indiscutibile valore aggiunto apportato dal combinato disposto dei (due) predetti regolamenti, che segnano l'*incipit* di un nuovo corso per lo sviluppo delle regole nel trasporto, orientate a promuovere, con approccio oramai compiutamente intermodale¹⁰, condizioni parificate di tutela di ogni passeggero ed un livello elevato della qualità dei servizi. A ben vedere, il carattere innovatore di una siffatta operazione legislativa che involge l'intero settore commerciale marittimo¹¹, risponde appieno, peraltro, alle diffuse istanze dei consumatori europei, tese alla rimozione degli ostacoli¹² che impediscono "l'esercizio effettivo" dei diritti, secondo le prescrizioni della "relazione del 2010 sulla cittadinanza dell'Unione" e le iniziative richiamate nelle Comunicazioni relative al *Single Market Act*¹³.

Del resto, è utile precisare che, nel rispetto del trattato di Amsterdam, la Commissione abbia già collocato al centro delle altre *policy* dell'UE, in via prioritaria, proprio gli interessi dei consumatori e, *a fortiori*, degli utenti marittimi, in quanto notoriamente riconosciuti fra i soggetti più vulnerabili nel comparto dei trasporti¹⁴. In tale contesto, il Regolamento n. 1177/2010 è stato inserito (art. 30) nell'Allegato del Regolamento (CE) n. 2006/2004, quale disciplina integrante della protezione degli interessi della citata categoria. A questo proposito, non sorprenderà che, secondo quanto indicato nella Comunicazione dell'8 giugno 2012, inerente all'attuazione della direttiva sui servizi¹⁵, detta Istituzione proporrà entro l'inizio del 2013, in tema di turismo, un aggiornamento della direttiva sui viaggi "tutto compreso" (Direttiva 90/314/CE del 13 giugno 1990) già prevista nel documento "Un'agenda europea dei consumatori - Stimolare la fiducia e la crescita" del 22 maggio 2012¹⁶. Prima di completare la nostra analisi rimane da segnalare che la Commissione è chiamata ad espletare i propri compiti presentando relazioni triennali¹⁷ e proponendo le eventuali modifiche da apportare ai regolamenti, sulla base dei riscontri della giurisprudenza, dell'andamento economico e delle esperienze applicative dei Paesi membri.

Muovendo da tali premesse, la succinta indagine fin qui condotta ci consente di cogliere il *leitmotiv* delle menzionate iniziative riformistiche, decisamente rivolte ad agevolare in maniera armonizzata ogni percorribile modalità di fruizione, da parte dell'utenza della Comunità, dei servizi nei porti e a bordo delle navi. E, infatti, la Commissione stessa provvederà, attraverso

10 In relazione ai diritti dei passeggeri che viaggiano via aerea e ferroviaria vedi, rispettivamente, Regolamento (CE) 261/2004 e "Guidelines" to improve and facilitate the application of regulation (EC) 1107/06" del 14 giugno 2012, nonché il Regolamento (CE) n. 1371/2007; il 16/2/2013 il mercato unico del diritto dei passeggeri in UE è completato con la nuova disciplina riguardante i viaggi in autobus; vedi rif: IP/11/155 del 15 febbraio 2013.

11 Vedi Libro bianco dei trasporti (COM(2011) 144).

12 Vedi Direttiva 2011/83/UE, in G.U.U.E. L 304/64 del 22 novembre 2011.

13 COM(2010) 603; COM(2010) 608 e COM(2011) 206.

14 Comunicazione "Strategia per la politica dei consumatori dell'UE 2007-2013 - maggiori poteri per i consumatori, più benessere e tutela più efficace" (COM(2007) 99).

15 COM(2012) 261 "Un partenariato per una nuova crescita nel settore dei servizi"

16 COM(2012) 225 del 22 maggio 2012; la Direttiva 90/314/CE è anche richiamata nel preambolo del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e nell'art. 7 del Regolamento (UE) 392/2009; v. anche D.lgs. n. 79/2011, artt. 33 e seg. in relazione alle crociere.

17 Art. 29 del Regolamento (UE) n. 1177/2010 (Relazioni al PE e al Consiglio) e l'art. 8 del Regolamento (UE) n. 392/2009 (Relazione) che non ne specifica espressamente il destinatario della relazione, alla cui preparazione e stesura dovrebbe contribuire l'EMSA (considerando 16).





una comunicazione, al riesame degli aspetti della tutela dei passeggeri allo scopo di incrementarne la coerenza e l'efficienza in una Unione europea che si è configurata come "primo spazio integrato al mondo" per la difesa dei diritti nel campo dei trasporti. In prospettiva, prima di concludere, si può auspicabilmente già intravedere un ulteriore progresso della legislazione nella prossima adozione del regolamento quadro sui diritti dei passeggeri in "tutti i modi di trasporto", fissato nella *road map* "Verso uno spazio unico europeo dei trasporti" del Libro bianco del marzo 2011 (vedi, *retro* nota 11).





Riflessioni sulla recente normativa relativa all'impiego delle guardie giurate per il contrasto della pirateria marittima

di *Doriano Ricciutelli*

In data 28 dicembre 2012 è stato emanato¹⁸ il Decreto n. 266 del Ministro dell'Interno, che determina le modalità attuative del D.L. n. 107/2011¹⁹ ²⁰ e riguardante, in particolare, l'impiego di guardie giurate armate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria (pubblicato in G.U. n. 75 del 29 marzo 2013).

Innanzitutto, deve premettersi che il provvedimento, riflettendo seppur in termini generali gli orientamenti (*soft law*) dell'*International Maritime Organization* (IMO), ha direttamente introdotto nell'ordinamento interno la figura del (*security*) *contractor* (rectius: *privately contracted armed security personnel - PCASP*), codificata attraverso specifiche circolari della predetta fonte internazionale²¹. Difatti, a ben vedere, dalla nuova disciplina traspare una figura di operatore per la sicurezza marittima del tutto inedita in quanto caratterizzata da un singolare *status* non affatto riconducibile alla nozione concettuale di guardia giurata, come descritta nel titolo IV del Testo Unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza (TULPS) (R.d. 18 giugno 1931, n. 773).

Alla luce dell'art. 3 del decreto in esame, si può preliminarmente rilevare, quale tratto distintivo dell'iniziativa ministeriale, l'elevato grado della specializzazione richiesta alla citata categoria di personale che, *ad abundantiam*, deve dimostrare di possedere due requisiti soggettivi per completare un profilo tecnico-professionale, già puntualmente tracciato dall'art. 5, comma 5, del D.L. n. 107/2011 e non ricompreso espressamente nella delega contenuta nel successivo comma 5-ter. In effetti, non sorgono particolari questioni intorno al primo dei suddetti obblighi soggettivi, concernente l'abilitazione al porto dell'arma (comune) lunga per difesa personale che, nell'ottica della salvaguardia dai rischi connessi alla *security* marittima, può ritenersi pienamente condivisibile, visto che peraltro configura una precisa ipotesi autorizzatoria ricompresa nel novero dei permessi di polizia.

Per converso, suscita una certa perplessità – per quanto in questa sede rilevi – l'ulteriore requisito di idoneità imposto alle guardie giurate, inerente al “superamento” di un corso di “addestramento specifico” (sulle procedure di sicurezza e delle comunicazioni), coordinato dal Ministero dell'Interno in collaborazione con le Amministrazioni della Difesa e delle Infrastrutture e Trasporti, ma, stando alla lettera della norma, con oneri a carico (*hélas!*) dei “destinatari”. Ebbene, occorre intanto comprendere se la predetta imputazione dei costi,

18 Di concerto con i Ministri della Difesa e delle Infrastrutture e dei Trasporti; entrata in vigore del provvedimento in data 13 aprile 2013.

19 Vedi anche Protocollo d'intesa tra Confindustria e Ministero della Difesa dell'11 ottobre 2011; Decreto del Ministero della Difesa dell'1 settembre 2011; Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, n. 963 del 7 ottobre 2011.

20 Convertito con modificazioni nella Legge 2 agosto 2011, n. 130.

21 Vedi la 89ª e la 90ª sessione, rispettivamente, dall'11 al 20 maggio 2011 e dal 13 al 15 settembre 2012; MSC.1/Circ.1403; MSC.1/Circ.1405 Rev 2 on interim guidance; MSC.1/Circ.1406 Rev2 on interim recommendations; MSC.1/Circ.1408/Rev.1 Revised interim recommendations; MSC.1/Circ.1337 del 4 agosto 2010.





in toto, nei confronti degli agenti privati debba rispondere al mero principio *cuis commoda et eius incommoda*, ovvero dipenda da precise scelte²², comunque, apparentemente, ingiustificabili atteso il carattere sostanzialmente non privatistico dell'addestramento erogato e della qualità di incaricati di pubblico servizio²³ rivestita dalle guardie giurate in occasione dell'espletamento dei servizi di protezione. In coerenza con le precedenti considerazioni sul relativo *background* formativo, si aggiunga che le guardie giurate per svolgere l'attività di contrasto del fenomeno della pirateria, in virtù del suddetto D.L. n.107/2011, debbono altresì superare i corsi teorico-pratici previsti dall'art. 6 del D.M. n. 154/2009" per "addeitato ai servizi di sicurezza sussidiaria" presso i porti, possedere i requisiti minimi di cui all'art. 138 del TULPS ed, infine, ("preferibilmente") aver maturato un'esperienza nelle forze armate. Al riguardo, resta da segnalare come a fronte della esigenza fortemente sentita a livello ministeriale di iperqualificare il predetto personale, siamo ragionevolmente portati, per altro verso, a ritenere quantomeno illogica la pregressa autorizzazione (sancita dalla Legge di stabilità per il 2013, tabella 2 n. 31 e valida fino al 30 giugno 2013) circa l'impiego, in via transitoria, di guardie giurate che non abbiano frequentato (per il D.L. n. 107/2011, *rectius* "superato")²⁴ (neanche) i corsi teorico-pratici di cui al suindicato Decreto n. 154/2009, ma abbiano soltanto "partecipato, per almeno un periodo di sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi".

In sostanza, ne discende che, l'armatoria italiana potrà avvalersi – una volta ultimati i restanti interventi di carattere amministrativo – di affidabili potenzialità operative da trarre (in via subordinata) anche dal comparto privato, nel caso non saranno disponibili i Nuclei Militari di Protezione della marina (NPM), il cui intervento riveste una posizione di centralità nell'azione dispiegata dallo Stato a presidio degli interessi generali in tale delicato settore. Procedendo sul solco della nostra breve indagine desta interesse, poi, che l'art. 5 del Decreto n. 266/2012 abbia voluto riservare ad un apposito regolamento del questore la disciplina volta a determinare "condizioni e modalità per lo svolgimento dei servizi", in conformità alle linee guida, per quanto applicabili, di cui all'Allegato D del Decreto del Ministro dell'Interno del 1 dicembre 2010, n. 269 (integralmente esecutivo dal 15 settembre 2012).

Illuminante, a tal proposito, deve ritenersi la serie di elementi prescrittivi che formeranno oggetto di integrazione del surriferito regolamento: l'adeguatezza del numero delle guardie, la nomina del "responsabile" operativo a bordo con incarico di rapportare al comandante della nave, la legittima difesa come limite all'uso delle armi, l'obbligo di comunicazione al questore nel caso di imbarco del predetto personale privato nei porti degli Stati confinanti con le aree a rischio pirateria. In questa cornice, inoltre, non può trascurarsi la circostanza che l'atto questorile dovrà necessariamente contenere, per ovvi motivi di correlazione

²² L'art.6-ter del D.L. n. 107/2011 (*tel quel*, l'art 11 del decreto M.I.) stabilisce che non debbono derivare nuove o maggiori oneri per la finanza pubblica.

²³ Ex art. 4 del D.L. n. 59/2008.

²⁴ L'art. 6 del D.M. 154/2009 prevede il superamento dei corsi teorico-pratici; soltanto a seguito dell'emanazione del Decreto del Ministero dell'Interno-Dipartimento della P.S. per definire i programmi di addestramento il D.M. 266/2012 potrà essere reso operativo. Il D.M. 215/2011 aveva autorizzato la proroga di cui trattasi fino al 31 dicembre 2012.





interdisciplinare con la pertinente normativa internazionale (SOLAS 74 e Codice ISPS), un esplicito riferimento alle misure antipirateria della Guardia costiera, in materia di sicurezza marittima (*maritime security*) e della navigazione (*safety*), che sono state (tempestivamente) diramate il 3 aprile 2013, con Decreto dirigenziale n. 349 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (che abroga il precedente Decreto n. 963/2011).

Ora, come si è già avuto modo di evidenziare in precedenti note di questo *Journal*²⁵, particolarmente controversa appare la formulazione contenuta nel D.L. n.107/2011 circa l'applicabilità dell'art. 28 del TULPS, con riferimento alla facoltà attribuita al personale privato di impiegare armi da guerra a bordo delle navi, attesa l'evidente incompatibilità – il *thema decidendum* – con il combinato disposto dell'art. 42 della Legge n. 110/1975 e dell'art. 256 del regolamento di esecuzione del TULPS (R.d. 635/1940).

Senonché, a nostro avviso, risulta sufficientemente chiaro il tentativo dei redattori di aver inteso affrontare le problematiche attinenti alla prospettata *querelle* giuridica, optando (art. 6) per una soluzione tecnico-normativa – per così dire – a “doppio binario” mirata a correggere, *in parte qua*, l'impostazione legislativa iniziale²⁶. In sintesi – per intendersi sui termini dell'emendamento – l'autorizzazione (rilasciata all'armatore o al suo rappresentante) non riguarda oramai esclusivamente le armi da guerra, previste dal suddetto art. 28 del TULPS, almeno secondo la disposizione dell'articolo 5-*bis* del D.L. n.107/2011 (*verbatim* “in dotazione delle navi”), ma, come ipotesi parallela, anche le armi comuni da sparo disciplinate dall'art. 31 del TULPS (fattispecie inserita dal D.L. n. 215/2011). Occorre, altresì, osservare che il decreto del Ministro dell'Interno, innovando rispetto alla precedente versione del D.L. n.107/2011, ha apprezzabilmente immesso significative modifiche, includendo l'ipotesi – questa, invero, appieno legittima – della utilizzazione delle “armi regolarmente detenute” (*scilicet*, quelle comuni, lunghe o corte) dagli agenti privati (art. 6, comma 2) e assegnando un limite tecnico-balistico (art. 6, comma 3) ad ogni tipologia di armamento impiegato nei servizi di protezione²⁷. Nel mentre, possiamo affermare – sempre in tema di armi – *nulla questio* sull'esplicito richiamo funzionale che viene riferito, come si legge nel prefato articolo 6 (comma 4), alle leggi di pubblica sicurezza e del codice della navigazione per disciplinare le attività sottoposte ad autorizzazione (deposito, custodia, trasporto, scorta, imbarco e sbarco delle armi), anche con riferimento alle operazioni nei porti confinanti con le aree suscettibili di azioni a carattere piratesco. Dalla disamina della disposizione, or citata, non sorprende che il trasporto e scorta delle armi e delle correlative munizioni fino ai luoghi d'imbarco e dai luoghi di sbarco ai depositi siano effettuate dalle guardie giurate (individuate) “ai sensi dell'art. 256-*bis*, comma 2, del Regolamento di esecuzione” del TULPS, dacché nella logica della palese diversità degli interessi tutelati tali attività non rientrano evidentemente nell'ambito dei servizi di protezione del naviglio mercantile, bensì in quelli più marginali di

25 Numero di Luglio/Settembre 2011, Anno X, n. 3, pag.3.

26 Prima delle successive modificazioni apportate al testo della legge 130 del 2 agosto 2011 di conversione del D.L.107/11.

27 I.E. “armi portatili individuali, anche a funzionamento automatico, di calibro pari o inferiore a 308 Win (7,62 X 51 mm)” (art. 6, comma 3).



polizia complementare. Quanto all'utilizzazione dell'armamento, consentita beninteso (giòva rammentare anche in relazione alle opportune riflessioni sulle intrinseche finalità di offesa delle armi da guerra) soltanto per legittima difesa e spazialmente delimitata entro le acque internazionali nelle aree individuate dal Decreto del Ministro della Difesa dell'1 settembre 2011, il Decreto attuativo n. 266/2012 detta, in modo *tranchant*, apposite limitazioni relativamente al numero delle armi (imbarcate) ed al rispettivo munizionamento ed impone il rispetto delle direttive del Comandante della nave al quale, è riconosciuta, *intuitu personae*, una competenza esclusiva.

Alla stregua di queste precisazioni, riportando il discorso nell'alveo del diritto di polizia vigente, non può passare inosservato il carattere in qualche misura atipico dell'"autorizzazione" contemplata all'art. 6 (comma 1) che, in maniera irrituale, priva di un *nomen juris*, racchiude, in un *unicum*, differenti tipologie di permessi di pubblica sicurezza in materia di armi, che secondo le disposizioni del TULPS, invece, debbono presentare singolarmente una autonoma connotazione come, segnatamente, per la detenzione, l'acquisto, il trasporto, l'imbarco, lo sbarco e la cessione in comodato. In relazione a quest'ultima fattispecie, al di là del mancato riscontro di una analoga previsione nel *corpus* normativo dell'originario D.L. n.107/2012, vale la pena di rappresentare che, sulla base anche di quanto enunciato dall'art. 22 della Legge n. 110/1975, il suindicato D.M. 269/2010 (Allegato D) stabilisce specificatamente il divieto, *inter alia*, del comodato e della "cessione anche temporanea a qualsiasi titolo delle armi, compreso tra guardie giurate".

Nel testo ministeriale in parola, poi, segue (art. 7) una elencazione di circostanziati obblighi che gravano nei confronti dell'armatore nel caso questi disponga di armi sul territorio nazionale, nonché (art. 8, comma 2, ed art. 10) l'esatta indicazione delle incombenze amministrative necessarie al comandante (o all'armatore) per conseguire i permessi di rito (degli Stati di passaggio, di sosta e di transito), incluso il dovere informativo rivolto, *ratione materiae*, alle competenti autorità (Marina Militare, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Ministero degli Esteri e Uffici diplomatico-consolari). Né è da trascurare il fatto che viene introdotta, *ex novo*, (art. 8, comma 1) per intuibili esigenze di semplificazione e in virtù degli emendamenti apportati dal surrichiamato D.L. 29 dicembre 2011, n. 215²⁸, la possibilità di imbarcare e sbarcare le armi non soltanto dall'Italia, ma anche direttamente nei porti degli Stati confinanti con le predette aree a rischio pirateria.

Prima di completare la presente disamina dell'articolato, possiamo percepire alcuni limiti in merito al contenuto dell'art. 9, ché appare risolvere le delicate questioni sul rapporto tra comandante della nave e la squadra di protezione, soltanto attraverso laconici e quanto generici rinvii alle "direttive" vigenti in materia e al codice della navigazione.

In realtà, forse, non sarebbe risultato inutile dedicare un apposito spazio normativo alle regole di ingaggio e d'interazione operativa nell'ambito dei servizi di protezione, come effet-

28 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 (11G0257) (G.U. n. 302 del 29 dicembre 2011).





tivamente suggerisce il predetto art. 5, comma 5-ter, del D.L. 107/2011, stante soprattutto la perspicua necessità di attingere a fonti di diritto certe e la pressante esigenza di colmare le lacune prevedibili sul piano del coordinamento dei soggetti coinvolti negli ipotetici scenari d'intervento antipirateria, inclusi a titolo esemplificativo lo *Ship Security Officer* (SSO) e il responsabile operativo del *team* delle guardie giurate. Con riferimento alla preparazione professionale dello *staff* a bordo della nave un cenno conclusivo qui merita la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2012/35/UE del 21 novembre 2012²⁹, concernente i requisiti minimi formativi per la gente di mare e che, in particolare, tra le novità essenziali introduce lo svolgimento del *training* sulla "security", anche per quanto concerne la "pirateria e le rapine a mano armata", nonché gli aspetti connessi alla normativa di settore introdotta dal Capo IX/2 della SOLAS e dal Codice ISPS.

²⁹ Modifica la Direttiva 2008/106/CE ed integra, nel diritto dell'Unione, gli emendamenti di Manila del 2010, in vigore il 1° gennaio 2012.





Recenti sviluppi in tema di protezione dell'ambiente marino nelle Bocche di Bonifacio*

di Matteo Fornari

Il 7 dicembre 2012, a Bonifacio, i Presidenti dell'Ufficio per l'Ambiente della Corsica e del Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena hanno firmato lo Statuto del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio (PMIBB), formato dalla Riserva naturale delle Bocche di Bonifacio (Francia) e dal Parco nazionale dell'arcipelago della Maddalena (Italia)³⁰.

Si tratta dell'ultimo passo di un lungo processo volto a garantire una protezione ottimale all'ambiente marino e costiero delle Bocche di Bonifacio, iniziato nel maggio 1992 quando la Commissione delle Comunità Europee, su proposta di Italia e Francia, ha approvato l'istituzione di un'area marina protetta nell'area delle Bocche di Bonifacio. Nel gennaio 1993 Corsica, Francia, Italia e Sardegna hanno poi firmato un Protocollo sulle modalità per la messa in opera del progetto di Parco marino internazionale delle Bocche di Bonifacio; mentre a livello nazionale la Francia ha istituito la Riserva naturale delle Bocche di Bonifacio nel 1994 e l'Italia il Parco Nazionale dell'Arcipelago della Maddalena nel 1999. L'idea della creazione di un parco marino internazionale delle Bocche di Bonifacio è stata confermata nel novembre 2004 con una Dichiarazione comune di Corsica e Sardegna.

Il PMIBB verrà gestito secondo le indicazioni contenute nel relativo Statuto. Tale strumento offre spunti di interesse laddove richiama più volte il principio dello sviluppo sostenibile, nozione che indica l'esigenza di conciliare la tutela ambientale con il processo di sviluppo economico, tenendo presente che le risorse naturali sono esauribili e devono essere tutelate per le generazioni future (principio già affermato, ad esempio, nel 1987 nel rapporto delle Nazioni Unite *Our Common Future*, il c.d. Rapporto *Brundtland*, e dalla Dichiarazione di Rio de Janeiro su ambiente e sviluppo adottata nel 1992). Lo sviluppo sostenibile assume quindi il ruolo di principio ispiratore per le attività svolte nel Parco, risultando basilare "promuovere la protezione, la gestione e la valorizzazione congiunta delle risorse naturali e culturali, al fine di creare una strategia comune in materia di sviluppo sostenibile dello spazio di cooperazione" (art. 6, comma 2, dello Statuto del PMIBB).

A tal fine, lo Statuto sottolinea l'importanza della cooperazione scientifica e della sicurezza marittima, prevedendo la possibilità per il PMIBB di sviluppare, da un lato, la cooperazione scientifica tramite la messa in opera di "un piano di gestione comune e sua valutazione periodica con gli strumenti del controllo scientifico che vertono particolarmente su ambienti, spazi e problematiche di gestione prioritari (...) e strumenti di comunicazione e di controlli; di garantire, dall'altro, la sicurezza marittima, proponendo alle autorità competenti "misure adeguate in favore di un rafforzamento della sicurezza marittima nello stretto internazionale

* Questo scritto presenta alcune ulteriori considerazioni e conclusioni che sono parte dei risultati finali della ricerca Prin 2008 (coordinatore: Prof.ssa Greta Tellarini), condotta dall'Università di Bologna, Università di Palermo e Università Bicocca di Milano.

³⁰ Firmati a Bonifacio il 7 dicembre 2012 gli atti istitutivi del G.E.C.T. - P.M.I.B.B., in www.pmibb.com/it/notizie/2012-12-07/firmati-a-bonifacio-il-7-dicembre-2012-gli-atti-istitutivi-del-gect-pmibb (consultato il 6 aprile 2013).





di Bonifacio, attraverso una rappresentanza giuridica e istituzionale internazionale presso le organizzazioni governative o non governative, tra cui l'OMI" (art. 6, comma 3, dello Statuto). Altro punto fondamentale, ben evidenziato nello Statuto, per la gestione dell'area marina e costiera delle Bocche di Bonifacio riguarda il coinvolgimento delle comunità locali, secondo un principio già sottolineato durante la Conferenza di Rio: la gestione ottimale di un territorio passa attraverso ed è subordinata all'intervento e al coinvolgimento diretto della popolazione e delle autorità locali. In tal senso, lo Statuto prevede la nomina di un Comitato dei rappresentanti dei territori di Corsica e Sardegna (come, ad esempio, il Governatore della Regione Sardegna, il Presidente della Provincia di Olbia, i sindaci dei comuni interessati) (art. 22 dello Statuto). Da queste brevi considerazioni sembra di poter dire a ragion veduta che l'istituzione del Parco marino internazionale delle Bocche di Bonifacio è modellato sulla base di quei principi fondamentali per la tutela dell'ambiente, già confermati a suo tempo durante la Conferenza di Rio su ambiente e sviluppo del 1992, quali lo sviluppo sostenibile, la cooperazione tra Stati, il coinvolgimento delle comunità locali.

L'esigenza di garantire uno sviluppo sostenibile ottimale è stato peraltro reso ben evidente anche, ad esempio, dalla delibera n.° 11/004 dell'Assemblea della Corsica del 27 gennaio 2011, con cui è stata accettata la Convenzione per la creazione del Parco marino internazionale delle Bocche di Bonifacio, laddove afferma che il progetto per la creazione di un parco marino internazionale risponde alla duplice esigenza di una *"protection efficace de cette zone sensible d'un point de vue environnemental"*, da un lato, e *"à la prise en compte des intérêts socioéconomiques inhérents au caractère fortement touristique de ce territoire"* (quarto considerando del Preambolo). La stessa delibera ha poi messo in evidenza, a giusto titolo, anche le problematiche connesse alla navigazione nelle Bocche, ove sottolinea come *"l'intérêt du projet réside également dans le fait que son évolution a favorisé, en parallèle, une prise en compte des problèmes liés à la circulation des navires marchands dans le détroit de Bonifacio, compte tenu notamment des risques susceptibles de nuire gravement aux équilibres biologiques et à l'intégrité des milieux en cas d'accident et a contribué à faire évoluer le régime de la navigation dans le respect du droit international de la mer"* (quinto considerando del Preambolo). Detto questo, occorre sottolineare che la regolamentazione del traffico marittimo nello stretto di Bonifacio è il risultato della più che decennale pressione delle comunità locali stanziate sulle coste sarde e corse, sia a livello locale che internazionale, preoccupate per l'alto rischio di disastro ambientale – con ovvie ripercussioni sul turismo – derivante da un possibile incidente a una petroliera o a una nave trasportante carichi nocivi in queste acque.

Appare sempre più determinante il ruolo della "società civile" come mezzo di pressione sulle istituzioni per affrontare determinate tematiche come, ad esempio, la protezione ambientale in zone ecologicamente fragili. In quest'ottica deve essere inquadrato, ad esempio, l'Accordo stipulato il 1° giugno 2001 tra il Governo italiano (Ministero dell'Ambiente e Ministero dei Trasporti e della Navigazione), le associazioni ambientaliste, Confindustria e le Organizzazioni sindacali per "l'attuazione di una serie di interventi finalizzati al conseguimento di più elevati standard di sicurezza ambientali in materia di trasporti marittimi di sostanza





pericolose”³¹. In base all’Accordo, i settori industriali interessati si sono impegnati “a promuovere con immediatezza l’inserimento nel contratto di noleggio per l’utilizzazione di navi trasportanti sostanze pericolose (...) di clausole che escludano espressamente il transito nelle Bocche di Bonifacio” (art. 6); e il Governo si è impegnato ad attivarsi in sede comunitaria e internazionale per giungere alla eliminazione del transito di sostanze pericolose nello stretto, e ad agire presso l’IMO per inserire le Bocche di Bonifacio nella lista delle aree particolarmente sensibili (art. 6.3).

Questo passo è stato realizzato il 15 luglio 2011, allorché le Bocche di Bonifacio sono state inserite dall’IMO nella lista delle aree marine particolarmente sensibili (AMPS) con risoluzione MEPC.204(62)³². La procedura per inserire una zona di mare nella lista della AMPS dell’IMO è regolata dalla risoluzione A.982(24), adottata il 1° dicembre 2005.

Secondo questa risoluzione, gli Stati che intendono sottoporre all’IMO la proposta di inserire un’area marina nella lista delle AMPS devono dimostrare che tale area presenta almeno una delle seguenti caratteristiche: importanza dell’area dal punto di vista ecologico (unicità o rarità dell’ecosistema presente nell’area marina, o importanza di questa area per la sopravvivenza, la riproduzione e il transito di alcune specie animali e per la diversità biologica ivi presente); importanza dell’area dal punto di vista socio-economico (presenza di rilevanti siti storici o archeologici o importanza dell’area per la protezione di risorse culturali della popolazione); rilevanza dell’area dal punto di vista scientifico ed educativo (si deve cioè trattare di un area con un alto interesse scientifico o che offre una eccezionale opportunità di dimostrare particolari fenomeni naturali). La presenza di almeno una di queste condizioni è condizione necessaria ma non sufficiente per dichiarare una zona di mare come area marina particolarmente sensibile. Occorre infatti che le caratteristiche sopra citate siano messe in pericolo dalle attività connesse alla navigazione internazionale che viene esercitata in queste acque. In particolare, occorre tenere conto della combinazione tra le caratteristiche del traffico marittimo (tipologia delle attività svolte, come pesca, installazione di piattaforme petrolifere o navigazione turistica; tipologia delle navi operanti nell’area e del carico trasportato) e i fattori naturali che caratterizzano l’area marina (profondità delle acque, conformità della costa, condizioni meteorologiche e oceanografiche).

Le Bocche di Bonifacio, come riconosciuto dal Comitato per la protezione dell’ambiente marino dell’IMO (MEPC), soddisfano sia il criterio ecologico che quello scientifico-educativo, oltre che a essere vulnerabili ai danni eventualmente provocati dalla navigazione internazionale. Sotto il primo profilo, nel 2009 l’area marina di questo stretto è stata dichiarata area speciale protetta di importanza mediterranea dalla Conferenza degli Stati parti alla Convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo contro l’inquinamento (Barcellona, 1976); l’importanza ecologica di queste acque è dimostrata anche dai numerosi provvedimenti adottati da Francia e Italia con cui, all’interno dello stretto o nelle sue vicinanze, sono state istituite varie aree

31 Testo in www.reteambiente.it/normativa/2259 (consultato il 6 aprile 2013).

32 *Designation of the Strait of Bonifacio as a Particularly Sensitive Sea Area*, risoluzione MEPC.204(62), in IMO Doc. MEPC 62/24/Add.1, Annex 22.





marine protette o riserve naturali, e dal fatto che le Bocche di Bonifacio rientrano nell'area del Santuario mediterraneo per la protezione dei mammiferi marini (Roma, 1999). L'importanza scientifica delle Bocche di Bonifacio è stata messa in evidenza dallo stesso MEPC, che ha sottolineato come questa area marina potrebbe fornire un valido contributo per acquisire, a seguito di rilevazioni tecnico-scientifiche di lungo termine, dati e parametri per sviluppare modelli di sviluppo sostenibile per le aree costiere del Mediterraneo³³. Per quanto concerne poi il pericolo rappresentato dalla navigazione internazionale effettuata attraverso le Bocche di Bonifacio, occorre osservare che le preoccupazioni avanzate dagli Stati costieri nella proposta di dichiarare questo stretto come AMPS sono state accolte *in toto* dal MEPC³⁴.

L'importanza di indicare una zona di mare come area marina particolarmente sensibile risiede nel fatto che a tale riconoscimento segue solitamente l'introduzione, da parte dell'IMO, di alcune "misure protettive associate" (MPA) nell'area marina così dichiarata, volte a concretizzare la protezione dell'ambiente marino e costiero dell'area³⁵. Esempi di MPA sono un servizio di pilotaggio offerto alle navi in transito, un sistema di gestione e notificazione del traffico marittimo, delle misure di instradamento del traffico marittimo o una serie di attività proibite. Posto che nelle Bocche di Bonifacio le navi non battenti bandiera francese o italiana possono navigare senza impedimenti, vigendo il regime del passaggio in transito come previsto dagli articoli 37 ss. della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Montego Bay, 1982) (entrata in vigore sul piano internazionale nel 1994), ma rimanendo impellente tuttavia la necessità di adottare misure per la tutela di queste acque, su proposta di Francia e Italia³⁶ il MEPC ha introdotto nelle Bocche un servizio di pilotaggio – peraltro solo raccomandato – per le navi trasportanti idrocarburi e sostanze chimiche o pericolose³⁷. Il valore solo raccomandatorio del pilotaggio introdotto in queste acque può risultare peraltro non del tutto soddisfacente per prevenire efficacemente incidenti marittimi sempre possibili in acque di difficile navigazione, in particolare se la nave è guidata da un comandante che ha scarsa esperienza di queste acque.

Occorre infine ricordare che l'adozione dello Statuto del PMIBB e l'inserimento delle Bocche di Bonifacio tra le AMPS vanno a completare l'azione dei due Stati costieri volta a garantire la sicurezza della navigazione attraverso le Bocche che, in collaborazione con l'IMO, aveva portato all'introduzione in queste acque di un corridoio a doppio senso di marcia, di due aree precauzionali alle entrate delle Bocche e di un sistema obbligatorio di notificazione del traffico marittimo³⁸.

33 Risoluzione MEPC.204(62), Annesso 2, par. 2.1.2.

34 Risoluzione MEPC.204(62), Annesso 3, par. 2.4.

35 Risoluzione A.982(24), 1° dicembre 2005, Annesso, par. 6.

36 Doc. IMO NAV 57/3/8, 11 marzo 2011.

37 Risoluzione MEPC.204(62), Annesso 4, par. 3.

38 Risoluzione MSC.73(69), 19 maggio 1998, in IMO Doc. MSC.69/22/Add.1, Annesso 10, 1° giugno 1998.





Osservatorio Legislativo

a cura di Paolo Malaguti

DECISIONE DEL CONSIGLIO DEL 17 DICEMBRE 2012 SULL'ADESIONE DELL'UNIONE EUROPEA AL PROTOCOLLO RELATIVO ALLA PROTEZIONE DEL MARE MEDITERRANEO DALL'INQUINAMENTO DERIVANTE DALL'ESPLORAZIONE E DALLO SFRUTTAMENTO DELLA PIATTAFORMA CONTINENTALE, DEL FONDO DEL MARE E DEL SUO SOTTOSUOLO (2013/5/UE)

(Pubblicata in G.U.U.E. L 4/13 del 9 gennaio 2013)

L'Unione europea con decisione del 17 dicembre 2012 ha disposto la propria adesione al Protocollo relativo alla Convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento, successivamente ridenominata Convenzione sulla protezione dell'ambiente marino e del litorale del Mediterraneo («Convenzione di Barcellona»). Il Protocollo è finalizzato ad incrementare la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento derivante dall'esplorazione e dallo sfruttamento della piattaforma continentale, del fondo del mare e del suo sottosuolo («Protocollo *offshore*»). Si calcola che nel Mediterraneo vi siano più di 200 piattaforme *offshore* attive, mentre è all'esame la costruzione di altri impianti. Inoltre, alla luce della scoperta di vasti giacimenti di combustibili fossili nel Mediterraneo, si prevede un aumento delle attività di esplorazione e sfruttamento di idrocarburi.

Il Protocollo *offshore* concerne un settore che è disciplinato in ampia misura dal diritto dell'Unione. Ciò comporta, ad esempio, elementi quali la protezione dell'ambiente marino, la valutazione dell'impatto ambientale e la responsabilità per danni all'ambiente. In particolare, il Protocollo tra l'altro prevede la necessità di preventiva autorizzazione per la costruzione di impianti volti all'esplorazione ed allo sfruttamento nella zona del Mare Mediterraneo, compresi la piattaforma continentale, il fondo del mare ed il suo sottosuolo, nonché il divieto di smaltimento di sostanze e materiali pericolosi, e di rilascio di acque reflue non previamente trattate da procedure autorizzate. Infine, il Protocollo dispone il monitoraggio e la tutela di zone specialmente protette ed un sistema di sanzioni per la violazione delle disposizioni in esso contenute.

DIRETTIVA 2012/48/UE DEL 10 DICEMBRE 2012 CHE MODIFICA GLI ALLEGATI DELLA DIRETTIVA 2006/87/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE FISSA I REQUISITI TECNICI PER LE NAVI DELLA NAVIGAZIONE INTERNA

(Pubblicata in G.U.U.E. L 6/1 del 10 gennaio 2013)

DIRETTIVA 2012/49/UE DEL 10 DICEMBRE 2012 CHE MODIFICA L'ALLEGATO II DELLA DIRETTIVA 2006/87/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE FISSA I REQUISITI TECNICI PER LE NAVI DELLA NAVIGAZIONE INTERNA

(Pubblicata in G.U.U.E. L 6/1 del 10 gennaio 2013)

La Commissione europea dopo aver rilevato che successivamente all'adozione della Direttiva





2006/97/CE sono stati adottati degli emendamenti al Regolamento di ispezione delle navi sul Reno, ritenendo che il certificato comunitario di navigazione interna ed il certificato navale rilasciato in conformità al Regolamento di ispezione delle navi sul Reno debbano garantire requisiti tecnici che assicurino un livello di sicurezza equivalente, ha deciso, per evitare distorsioni della concorrenza e livelli di sicurezza diversi, di modificare con la Direttiva 2012/48/UE gli allegati della Direttiva 2006/87/CE disponendo i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e di modificare con la Direttiva 2012/49/UE l'allegato II della Direttiva 2006/87/CE disponendo i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

DECISIONE EUCAP NESTOR/1/2013 DELL'11 GENNAIO 2013 DEL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA RELATIVO ALL'ISTITUZIONE DEL COMITATO DEI CONTRIBUTORI DELLA MISSIONE DELL'UNIONE EUROPEA PER LO SVILUPPO DELLE CAPACITÀ MARITTIME REGIONALI DEL CORNO D'AFRICA (2013/41/PESC)

(Pubblicata in G.U.U.E. L 20/50 del 23 gennaio 2013)

Il Comitato Politico e di Sicurezza ha adottato con provvedimento NESTOR/1/2013 dell'11 gennaio 2013 la decisione di istituire un comitato di contributori della missione dell'Unione europea per lo sviluppo delle capacità marittime regionali nel Corno d'Africa

REGOLAMENTO (UE) N. 39/2013 DEL CONSIGLIO, DEL 21 GENNAIO 2013, CHE STABILISCE, PER IL 2013, LE POSSIBILITÀ DI PESCA CONCESSE ALLE NAVI UE PER ALCUNI STOCK ITTICI E GRUPPI DI STOCK ITTICI CHE NON SONO OGGETTO DI NEGOZIATI O ACCORDI INTERNAZIONALI

(Pubblicato in G.U.U.E. L 23/1 del 25 gennaio 2013)

Il Consiglio dell'Unione europea con Regolamento (UE) 39/2013 ha disciplinato le modalità di concessione per le navi appartenenti ad uno Stato dell'Unione europea dell'esercizio del diritto di pesca delle specie ittiche che non sono oggetto di negoziati o accordi internazionali. In particolare, è stato previsto un limite di cattura, nonché una delimitazione delle aree di pesca consentite, ed un divieto assoluto di pesca per determinate specie (squalo elefante, smeriglio, squadro, razza bavosa).

REGOLAMENTO (UE) N. 40/2013 DEL CONSIGLIO, DEL 21 GENNAIO 2013, CHE STABILISCE, PER IL 2013, LE POSSIBILITÀ DI PESCA CONCESSE NELLE ACQUE UE E, PER LE NAVI UE, IN DETERMINE ACQUE NON APPARTENENTI ALL'UE, PER ALCUNI STOCK ITTICI E GRUPPI DI STOCK ITTICI CHE SONO OGGETTO DI NEGOZIATI O ACCORDI INTERNAZIONALI

(Pubblicato in G.U.U.E. L 23/54 del 25 gennaio 2013)

Il Consiglio dell'Unione europea con Regolamento (UE) 40/2013 ha disciplinato le modalità di concessione per le navi appartenenti ad uno Stato dell'Unione europea dell'esercizio del





diritto di pesca all'interno delle acque comunitarie, nonché in determinate acque non appartenenti all'UE, per alcune specie ittiche che sono oggetto di negoziati od accordi internazionali. In particolare, è stato previsto un limite di cattura, un numero massimo di autorizzazioni per la pesca, con possibilità di uno scambio dei contingenti tra gli Stati, nonché una delimitazione delle aree di pesca consentite, ed un divieto assoluto di pesca per determinate specie (squalo elefante, smeriglio, squadro, razza bavosa, razza ondulata, smeriglio, pesci violino, manta gigante).

DECISIONE 2013/26/UE DEL 16 NOVEMBRE 2012 DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE CHE ADOTTA UN SESTO ELENCO AGGIORNATO DEI SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA PER LA REGIONE BIOGEOGRAFICA ATLANTICA [NOTIFICATA CON IL NUMERO C(2012) 8222]
(Pubblicata in G.U.U.E. L 24/379 del 26 gennaio 2013)

La regione biogeografica mediterranea, di cui all'articolo 1, lettera c), punto iii), della Direttiva 92/43/CEE, comprende i territori dell'Unione di Grecia, Cipro, in conformità all'articolo 1 del protocollo n. 10 dell'atto di adesione del 2003, e Malta, parti dei territori dell'Unione di Spagna, Francia, Italia e Portogallo ed il territorio di Gibilterra.

Nell'ambito di un processo avviato nel 1995 l'Unione ha tentato di perseguire tramite l'istituzione della rete Natura 2000, la tutela della biodiversità in alcune aree esplicitamente determinate nell'Unione. Più precisamente, con le decisioni della Commissione 2006/613/CE, 2008/335/CE, 2009/95/CE, 2010/45/UE, 2011/85/UE e con la decisione di esecuzione 2012/9/UE sono stati adottati un elenco provvisorio e i primi cinque elenchi aggiornati dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE.

Sulla base dell'articolo 4, paragrafo 4, e dell'articolo 6, paragrafo 1, della Direttiva 92/43/CEE, lo Stato membro interessato deve designare il più rapidamente possibile, ed entro un termine massimo di sei anni, i siti compresi nell'elenco di siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea come zone speciali di conservazione, stabilendo le priorità in materia e le misure di conservazione necessarie. Gli elenchi dei siti di importanza comunitaria sono riveduti nell'ambito di un adattamento dinamico della rete Natura 2000. È quindi necessario aggiornare l'elenco dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografia mediterranea e, conseguentemente, il presente Regolamento contiene un aggiornamento dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografia mediterranea.

REGOLAMENTO (UE) N. 100/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 15 GENNAIO 2013 RECANTE MODIFICA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1406/2002 CHE ISTITUISCE UN'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA (TESTO RILEVANTE AI FINI DEL SEE)
(Pubblicato in G.U.U.E. L 39/30 del 09 febbraio 2013)

Il Regolamento (UE) n. 100/2013 ha apportato alcune importanti modifiche al Regolamento





(CE) n. 1406/2002 istituivo dell’Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) volta ad assicurare la sicurezza marittima e la prevenzione dell’inquinamento marittimo causato dalle navi. Infatti, alla luce delle risultanze della valutazione esterna indipendente sull’attuazione del Regolamento (CE) n. 1406/2002 commissionata nel 2007 dal Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia, nonché delle conseguenti raccomandazioni formulate dallo stesso Consiglio di Amministrazione in merito a modifiche al funzionamento dell’Agenzia, ai suoi settori di competenza e alle sue modalità operative, emergeva la necessità di chiarire e di aggiornare alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1406/2002 al fine di ampliare le competenze dell’Agenzia concernenti l’inquinamento marino provocato anche da fonti diverse dalle navi, con particolare riferimento alle piattaforme petrolifere, di attribuire all’Agenzia nuovi compiti fondamentali ed accessori per tener conto dell’evoluzione della politica sulla sicurezza marittima a livello internazionale e dell’Unione europea, nonché di descrivere in modo chiaro e preciso i compiti dell’Agenzia allo scopo di chiarire il tipo di assistenza tecnica, operativa e scientifica che l’Agenzia deve fornire alla Commissione e agli Stati membri.

Sotto il primo profilo, il Regolamento (UE) n. 100/2013 ha modificato l’articolo 1 del Regolamento (CE) n. 1406/2002 riconoscendo espressamente all’Agenzia europea per la sicurezza marittima il “fine di assicurare un livello elevato, efficace ed uniforme di sicurezza marittima, di protezione marittima e di prevenzione dell’inquinamento causato dalle navi, dalla relativa azione di intervento, nonché un intervento contro l’inquinamento marino causato dagli impianti per l’estrazione di gas e petrolio”.

Diversamente, sotto il secondo profilo, il Regolamento (UE) n. 100/2013 ha profondamente modificato l’art. 2 del Regolamento (CE) n. 1406/2002, introducendo disposizioni che descrivono dettagliatamente i compiti fondamentali dell’Agenzia sotto i diversi profili dell’assistenza alla Commissione, della collaborazione con gli Stati membri e dell’agevolazione della cooperazione tra questi ultimi e la Commissione, nonché introducendo l’art. 2-bis specificamente dedicato ai compiti accessori dell’Agenzia consistenti, ad esempio, nell’assistere la Commissione utilizzando i propri strumenti e le proprie competenze ai fini dell’attuazione della Direttiva 2008/56/CE (Direttiva quadro sulla strategia per l’ambiente marino) ovvero dello sviluppo di un sistema comune per la condivisione delle informazioni sul settore marittimo UE, nonché nell’assistere gli Stati membri nell’esame della fattibilità e dell’attuazione di politiche e progetti a sostegno della creazione dello spazio marittimo europeo senza barriere o, ancora, facilitando lo scambio volontario di prassi attinenti all’istruzione e alla formazione marittima. In sostanza, dunque, i compiti fondamentali dell’Agenzia rimangono incentrati sulla sicurezza marittima, tuttavia la stessa potrà contribuire, tramite le sue conoscenze tecniche e gli strumenti a sua disposizione, alle altre politiche dell’UE al fine di creare un valore aggiunto.

Dette disposizioni analitiche introdotte dal Regolamento (UE) n. 100/2013 sono inoltre finalizzate a promuovere l’utilizzo di alcuni servizi operativi gestiti dall’Agenzia, quali il sistema dell’Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet), il servizio europeo di sorveglianza satellitare che permette di rilevare chiazze di idrocarburi (CleanSeaNet), il centro dati dell’U-





nione europea per l'identificazione ed il tracciamento a lungo raggio delle navi (Centro Dati europeo LRIT) e la banca dati europea relativa alle ispezioni nell'ambito del controllo da parte dello Stato di approdo (Thetis).

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE DELL'8 FEBBRAIO 2013 RELATIVA ALL'APPROVAZIONE, DA PARTE DELLA COMMISSIONE, DI PIANI DI CAMPIONAMENTO, PIANI DI CONTROLLO E PROGRAMMI DI CONTROLLO COMUNI PER LA PESATURA DEI PRODOTTI DELLA PESCA CONFORMEMENTE AGLI ARTICOLI 60 E 61 DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1224/2009 DEL CONSIGLIO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 41/11 del 12 febbraio 2013)

Mediante la Decisione in commento la Commissione ha approvato alcuni piani di campionamento, piani di controllo e programmi di controllo comuni per la pesatura dei prodotti della pesca presentati da alcuni Stati membri ai sensi degli articoli 60 e 61 del Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio. L'art. 60, paragrafi 1 e 2, di detto regolamento impongono, infatti, a ciascuno Stato membro di assicurare che, prima di essere immagazzinati, trasportati o venduti, tutti i prodotti della pesca siano pesati allo sbarco con sistemi autorizzati dalle autorità di controllo, salvo che lo Stato membro interessato non abbia adottato un piano di campionamento approvato dalla Commissione. Inoltre, in deroga alla predetta disposizione generale, ciascuno Stato membro può autorizzare la pesatura dei prodotti della pesca: a) direttamente a bordo del peschereccio, a condizione che abbia adottato un piano di campionamento approvato dalla Commissione (art. 60, paragrafo 3, Regolamento (CE) n. 1224/2009); dopo il trasporto dal luogo di sbarco ad una località situata sul territorio del medesimo Stato membro, a condizione che quest'ultimo abbia adottato un piano di controllo approvato dalla Commissione (art. 61, paragrafo 1, Regolamento (CE) n. 1224/2009); dopo il trasporto presso acquirenti registrati, centri d'asta registrati o altri organismi o persone responsabili della prima immissione sul mercato dei prodotti della pesca situati sul territorio di un altro Stato membro, a condizione che entrambi gli Stati membri interessati abbiano adottato un programma di controllo comune approvato dalla Commissione ai sensi dell'articolo 94 del Regolamento (CE) n. 1224/2009 (articolo 61, paragrafo 2, Regolamento (CE) n. 1224/2009).

A seguito dell'approvazione, mediante la Decisione di esecuzione 2012/474/UE, di un primo gruppo di piani di campionamento adottati da Germania, Irlanda, Lituania, Paesi Bassi, Polonia, Finlandia e Regno Unito, e di piani di controllo adottati da Germania, Estonia, Irlanda, Polonia, Finlandia e Regno Unito, attraverso la decisione di esecuzione in commento la Commissione ha provveduto ad approvare i piani di campionamento presentati da Bulgaria, Lettonia e Svezia ai sensi dell'art. 60, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1224/2009, dei piani di campionamento presentati da Slovenia e Svezia ai sensi dell'art. 60, paragrafo 3, del medesimo regolamento, nonché di quello presentato dai Paesi Bassi in sostituzione di quello precedentemente approvato con la Decisione di esecuzione 2012/474/UE, e,





ancora, il piano di controllo presentato dalla Francia ai sensi dell'art. 61, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1224/2009, ed il programma di controllo comune presentato da Francia e Irlanda ai sensi dell'art. 61, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1224/2009. In capo agli Stati membri interessati viene però posto l'obbligo di trasmettere alla Commissione, entro il 1° aprile 2014, una relazione concernente l'applicazione dei piani di campionamento, piani di controllo e programmi di controllo comuni approvati, atteso che l'approvazione degli stessi è suscettibile di revoca ad opera della Commissione medesima qualora risulti la mancata integrale applicazione del proprio piano di campionamento, piano di controllo o programma di controllo comune ad opera di uno degli Stati membri interessati.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE DEL 13 FEBBRAIO 2013 RELATIVA ALL'APPROVAZIONE, DA PARTE DELLA COMMISSIONE, DEI PIANI NAZIONALI PER L'ATTUAZIONE DEI SISTEMI DI CONVALIDA IN CONFORMITÀ DELL'ARTICOLO 109, PARAGRAFO 8, DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1224/2009 DEL CONSIGLIO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 44/18 del 15 febbraio 2013)

Mediante la decisione di esecuzione in commento la Commissione ha provveduto ad approvare i piani nazionali per l'attuazione dei sistemi di convalida presentati da alcuni Stati membri ai sensi dell'art. 109, paragrafo 8, del Regolamento (CE) n. 1224/2009.

Al fine di garantire il controllo ed il rispetto della politica comune della pesca, l'art. 109 del suddetto regolamento prevede l'obbligo per gli Stati membri di istituire, entro il 31 dicembre 2013, una base dati informatizzata per la convalida dei dati registrati conformemente a quanto disposto dal medesimo regolamento, nonché un sistema di convalida concernente i dati tassativamente elencati dall'art. 109, paragrafo 2, dello stesso regolamento. A tal fine, ciascuno Stato membro è tenuto a predisporre un piano nazionale per l'attuazione del sistema di convalida in parola allo scopo di fissare le priorità per la convalida e i controlli incrociati ed il successivo trattamento delle incongruenze, il quale deve essere approvato dalla Commissione.

Conseguentemente, attraverso la decisione di esecuzione in parola, la Commissione ha provveduto ad approvare i piani nazionali per l'attuazione dei sistemi di convalida presentati, a norma dell'art. 109, paragrafo 8, del Regolamento (CE) n. 1224/2009, da Belgio, Bulgaria, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Spagna, Francia, Italia, Cipro, Lettonia, Lituania, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Slovenia, Finlandia, Svezia e Regno Unito, con espressa previsione dell'obbligo degli Stati membri di provvedere alla modifica dei medesimi piani nazionali in conformità all'eventuale richiesta della Commissione, qualora quest'ultima, alla luce delle risultanze delle verifiche, delle ispezioni e degli audit effettuati dalla medesima, dovesse ritenere che detti piani nazionali non siano idonei a garantire l'effettiva attuazione, da parte degli Stati membri, degli obblighi sanciti dall'art. 109 del Regolamento (CE) n. 1224/2009.





REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 232/2013 DELLA COMMISSIONE, DEL 15 MARZO 2013, CHE FISSA, PER LA CAMPAGNA DI PESCA 2013, 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

(Pubblicato in G.U.U.E. L 74/1 del 16 marzo 2013)

I prezzi dei Paesi dell'Unione di ritiro e di vendita di ciascuno dei prodotti di cui all'allegato I del Regolamento (CE) n. 104/2000 sono fissati sulla base della freschezza, della dimensione o del peso e della presentazione del prodotto, applicando il coefficiente di conversione della categoria di prodotto considerata a un importo non eccedente il 90 % del prezzo d'orientamento. La vigente normativa consente che i predetti coefficienti possano essere modificati nelle zone di sbarco molto distanti dai principali centri di consumo dell'Unione. Conseguentemente, il presente regolamento (che si applica retroattivamente dal 1 gennaio 2013) muta il listino dei prezzi di orientamento per la campagna di pesca 2013 in precedenza determinati dal Regolamento (UE) n. 1242/2012 del Consiglio.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 233/2013 DELLA COMMISSIONE, DEL 15 MARZO 2013, CHE FISSA, PER LA CAMPAGNA DI PESCA 2013, L'AMMONTARE DELL'AIUTO AL RI-PORTO E DEL PREMIO FORFETTARIO PER TALUNI PRODOTTI DELLA PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 74/13 del 16 marzo 2013)

Il Regolamento (CE) n. 104/2000 prevede aiuti per i quantitativi di determinati prodotti freschi ritirati dal mercato che vengono trasformati per essere immagazzinati e/o conservati. Scopo dell'aiuto consiste nell'incentivare opportunamente le organizzazioni di produttori ad evitare la distruzione di prodotti ritirati dal mercato, nel rispetto dell'equilibrio del mercato e nella tutela delle condizioni di concorrenza.

L'ammontare dell'aiuto deve essere fissato in modo da non perturbare l'equilibrio del mercato dei prodotti in causa e da non falsare le condizioni di concorrenza.

Conseguentemente, il presente regolamento (che si applica retroattivamente dal 1 gennaio 2013) indica la misura degli aiuti previsti nell'anno 2013 per la conservazione e/o immagazzinamento dei prodotti ittici ritirati dal mercato nel rispetto del Comitato istituito dal Regolamento (CE) n. 104/2000.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 234/2013 DELLA COMMISSIONE, DEL 15 MARZO 2013, CHE FISSA, PER LA CAMPAGNA DI PESCA 2013, I PREZZI DI VENDITA UNIONALI DEI PRODOTTI DELLA PESCA ELENCATI NELL'ALLEGATO II DEL REGOLAMENTO (CE) N. 104/2000 DEL CONSIGLIO

(Pubblicato in G.U.U.E. L 74/15 del 16 marzo 2013)

Per ciascuno dei prodotti di cui all'allegato II del Regolamento (CE) n. 104/2000 viene fissa-





to, prima dell'inizio della campagna di pesca, un prezzo di vendita dell'Unione pari almeno al 70% e non eccedente il 90% del prezzo di orientamento.

I prezzi di orientamento relativi alla campagna di pesca 2013 sono stati individuati, per l'insieme dei prodotti considerati, dal Regolamento (UE) n. 1242/2012 del Consiglio.

I prezzi sul mercato variano notevolmente a seconda delle specie e delle forme di presentazione commerciale dei prodotti, in particolare per talune specie ittiche.

Conseguentemente, il presente regolamento (che si applica retroattivamente dal 1 gennaio 2013) indica la misura dei prezzi di vendita nell'anno 2013 per i prodotti ittici di cui all'allegato II del Regolamento (CE) n. 104/2000.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 235/2013 DELLA COMMISSIONE, DEL 15 MARZO 2013, 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 2013

(Pubblicato in G.U.U.E. L 74/17 del 16 marzo 2013)

Il Regolamento (CE) n. 104/2000 prevede la concessione di una compensazione finanziaria alle organizzazioni di produttori che effettuano, a talune condizioni, ritiri dei prodotti di cui all'allegato I, parti A e B, del predetto regolamento. Dall'importo della compensazione finanziaria è detratto il valore, stabilito forfettariamente, del prodotto destinato a fini diversi dal consumo umano.

Il Regolamento (CE) n. 2493/2001 della Commissione, del 19 dicembre 2001, relativo allo smercio di taluni prodotti della pesca ritirati dal mercato stabilisce le possibili modalità di utilizzo dei prodotti ritirati dal mercato.

Il valore di tali prodotti è fissato forfettariamente per ognuna di queste modalità di smercio, tenendo conto dell'importo medio dei ricavi che possono essere ottenuti dal suddetto smercio nei vari Stati membri.

A norma dell'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 2509/2000 della Commissione, del 15 novembre 2000, recante modalità d'applicazione del Regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio relative alla concessione della compensazione finanziaria per il ritiro di taluni prodotti della pesca, qualora un'organizzazione di produttori o uno dei suoi soci metta in vendita i propri prodotti in uno Stato membro diverso da quello di riconoscimento, è tenuta ad informare l'organismo cui compete la concessione della compensazione finanziaria.

Tale organismo è quello dello Stato membro di riconoscimento dell'organizzazione di produttori, ed il sopraccitato valore forfettario da dedurre consiste in quello adottato nel predetto Stato membro.

Il medesimo metodo di calcolo si applica anche agli anticipi sulla compensazione finanziaria di cui all'articolo 6 del Regolamento (CE) n. 2509/2000.

Conseguentemente, il presente regolamento (che si applica retroattivamente dal 1 gennaio 2013) indica i valori forfetari da utilizzare nel calcolo delle compensazioni finanziarie e dei re-





lativi anticipi per i prodotti della pesca ritirati dal mercato durante la campagna di pesca 2013.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 236/2013 DELLA COMMISSIONE, DEL 15 MARZO 2013, CHE FISSA, PER LA CAMPAGNA DI PESCA 2013, L'IMPORTO DELL'AIUTO ALL'AMMASO PRIVATO PER TALUNI PRODOTTI DELLA PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 74/19 del 16 marzo 2013)

Il presente regolamento (che si applica retroattivamente dal 1 gennaio 2013) indica che per la campagna di pesca 2013, l'importo dell'aiuto all'ammasso privato di cui all'articolo 25 del Regolamento (CE) n. 104/2000, per i prodotti che figurano nell'allegato II del medesimo regolamento, è fissato in Euro 224,00= nel primo mese.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 237/2013 DELLA COMMISSIONE, DEL 15 MARZO 2013, CHE FISSA I PREZZI DI RIFERIMENTO DI ALCUNI PRODOTTI DELLA PESCA PER LA CAMPAGNA DI PESCA 2013

(Pubblicato in G.U.U.E. L 74/20 del 16 marzo 2013)

Il Regolamento (CE) n. 104/2000 prevede la possibilità di fissare annualmente, per categoria di prodotto, prezzi di riferimento validi nell'Unione per i prodotti per i quali sono stati sospesi i dazi doganali, secondo quanto previsto all'articolo 28, paragrafo 1, del medesimo regolamento. La stessa possibilità è prevista per i prodotti che, a titolo di un regime di riduzione tariffaria consolidato nell'ambito dell'OMC o di un altro regime preferenziale, devono rispettare un prezzo di riferimento.

A norma dell'articolo 29, paragrafo 3, lettera a), del Regolamento (CE) n. 104/2000, il prezzo di riferimento per i prodotti di cui all'allegato I, parti A e B, dello stesso deve essere pari al prezzo di ritiro fissato a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, di detto Regolamento.

I prezzi dell'Unione di ritiro dei prodotti considerati sono stati fissati, per la campagna di pesca 2013, dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 232/2013 della Commissione.

A norma dell'articolo 29, paragrafo 3, lettera d), del Regolamento (CE) n. 104/2000, il prezzo di riferimento per i prodotti diversi da quelli elencati negli allegati I e II di tale Regolamento è determinato, in particolare, sulla base della media ponderata dei valori in dogana rilevati sui mercati o nei porti d'importazione degli Stati membri nei tre anni precedenti la data di fissazione del prezzo di riferimento.

Non è necessario fissare prezzi di riferimento per i prodotti che rientrano nei criteri previsti all'articolo 29, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 104/2000, importati da paesi terzi in volumi non significativi.

Conseguentemente, il presente regolamento (che si applica retroattivamente dal 1 gennaio 2013) contiene i prezzi di riferimento di alcune tipologie della pesca per la campagna 2013 ex art. 29 Regolamento (CE) n. 104/2000.





REGOLAMENTO (UE) N. 297/2013 DEL CONSIGLIO, DEL 27 MARZO 2013, RECANTE MODIFICA DEI REGOLAMENTI (UE) N. 44/2012, N. 39/2013 E N. 40/2013 CON RIGUARDO A TALUNE POSSIBILITÀ DI PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 90/10 del 28 marzo 2013)

Sulla scorta del Regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca, le misure dell'Unione che disciplinano l'accesso alle acque e alle risorse e l'esercizio sostenibile delle attività di pesca sono stabilite tenendo conto dei pareri scientifici, tecnici ed economici disponibili e, in particolare, delle relazioni del comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP), nonché alla luce di pareri formulati dai consigli consultivi regionali.

Il Consiglio adotta le misure relative alla fissazione e alla ripartizione delle possibilità di pesca, ivi comprese, se del caso, talune condizioni ad esse funzionalmente collegate, al fine di ripartire la pesca tra gli Stati membri in modo compatibile al perseguimento degli obiettivi della politica comune della pesca stabiliti nel Regolamento (CE) n. 2371/2002.

Con il Regolamento (UE) n. 44/2012, il Consiglio ha stabilito, per il 2012, le possibilità di pesca per alcuni stock ittici o gruppi di stock ittici nelle acque UE e, per le navi UE, in determinate acque non appartenenti all'UE. Con i Regolamenti (UE) n. 39/2013 e n. 40/2013, il Consiglio ha stabilito, per il 2013, le possibilità di pesca per alcune specie ittiche nelle acque UE e, per le navi UE, in determinate acque non appartenenti all'UE.

Nel 2012, a seguito di trasferimenti di contingenti tra l'Unione e le altre parti contraenti dell'Organizzazione della pesca nell'Atlantico nord-occidentale, sono state rese disponibili per l'Unione possibilità di pesca supplementari per talune tipologie di specie ittica.

Conseguentemente, il presente regolamento ha disposto la modifica dei Regolamenti (UE) 39/2013, (UE) 40/2013 ed (UE) 44/2012, consentendo un ampliamento delle zone adibite alla pesca, nonché l'aumento controllato della pesca di talune specie ittiche.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DECRETO 17 DICEMBRE 2012 - AUTORIZZAZIONE DELL'ORGANISMO «BUREAU VERITAS» ALL'ESERCIZIO DELLE ATTIVITÀ DI ISPEZIONE E CONTROLLO DEL NAVIGLIO NAZIONALE NON SOGGETTO ALLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 19 del 23 gennaio 2013)

Mediante il decreto in parola, il Dirigente Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha accolto l'istanza di autorizzazione all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali presentata dall'organismo Bureau Veritas, ai sensi del D.Lgs. 14 giugno 2011, n. 104 di attuazione della Direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle





amministrazioni marittime.

Detto decreto provvede, altresì, ad elencare dettagliatamente le attività che il Bureau Veritas deve garantire, con le relative operazioni di certificazione, quali, ad esempio, tutte le operazioni e le funzioni attinenti all'accertamento e al controllo delle condizioni di navigabilità, della stazzatura delle navi, della sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, della prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo. Inoltre, l'organismo in parola è tenuto a fornire supporto tecnico specialistico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad inviare alla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne l'elenco ufficiale delle navi registrate in Italia non soggette alle convenzioni internazionali, provvedendo, altresì, all'aggiornamento del medesimo elenco con frequenza semestrale, nonché ad inviare alla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con frequenza annuale, le norme, i regolamenti e le procedure operative relative alle attività di ispezione e controllo delle navi nazionali non soggette alle convenzioni internazionali, provvedendo a pubblicare sul proprio sito internet le informazioni relative alle eventuali norme in corso di aggiornamento e tenendo conto di eventuali raccomandazioni formulate al riguardo dalla predetta Direzione Generale.

Ai sensi dell'art. 10 del decreto in commento, l'autorizzazione in parola ha una durata di quattro anni, decorsi i quali l'Amministrazione si riserva di valutare se confermare o meno l'autorizzazione all'espletamento delle suindicate attività di ispezione e controllo delle navi. In ogni caso, l'art. 6 di detto decreto prevede che l'espletamento di tali attività ad opera del Bureau Veritas è soggetto alle verifiche ad opera della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne da eseguirsi almeno con frequenza biennale, eventualmente anche attraverso ispezioni a campione del naviglio nazionale soggetto alle attività espletate dall'organismo in parola e, in caso di mancato o inadeguato svolgimento delle attività autorizzate, la Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne potrà disporre, a seconda della gravità delle non conformità rilevate, la sospensione o la revoca dell'autorizzazione.

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – DECRETO 17 DICEMBRE 2012
- AUTORIZZAZIONE DELL'ORGANISMO «RINA SERVICE S.P.A.» ALL'ESERCIZIO DELLE ATTIVITÀ DI ISPEZIONE E CONTROLLO DEL NAVIGLIO NAZIONALE NON SOGGETTO ALLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI**

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 19 del 23 gennaio 2013)

Mediante il decreto in parola, il Dirigente Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha accolto l'istanza di autorizzazione all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali presentata dall'organismo Rina Service s.p.a., ai sensi del D.Lgs. 14 giugno 2011, n. 104 di attuazione della Direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle





amministrazioni marittime.

Detto decreto provvede, altresì, ad elencare dettagliatamente le attività che la Rina Service s.p.a. deve garantire, con le relative operazioni di certificazione, quali, ad esempio, tutte le operazioni e le funzioni attinenti all'accertamento e al controllo delle condizioni di navigabilità, della stazzatura delle navi, della sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, della prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo. Inoltre, l'organismo in parola è tenuto a fornire supporto tecnico specialistico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad inviare alla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne l'elenco ufficiale delle navi registrate in Italia non soggette alle convenzioni internazionali, provvedendo, altresì, all'aggiornamento del medesimo elenco con frequenza semestrale, nonché ad inviare alla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con frequenza annuale, le norme, i regolamenti e le procedure operative relative alle attività di ispezione e controllo delle navi nazionali non soggette alle convenzioni internazionali, provvedendo a pubblicare sul proprio sito internet le informazioni relative alle eventuali norme in corso di aggiornamento e tenendo conto di eventuali raccomandazioni formulate al riguardo dalla predetta Direzione Generale.

Ai sensi dell'art. 10 del decreto in commento, l'autorizzazione in parola ha una durata di quattro anni, decorsi i quali l'Amministrazione si riserva di valutare se confermare o meno l'autorizzazione all'espletamento delle suindicate attività di ispezione e controllo delle navi. In ogni caso, l'art. 6 di detto decreto prevede che l'espletamento di tali attività ad opera della Rina Service s.p.a. è soggetto alle verifiche ad opera della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne da eseguirsi almeno con frequenza biennale, eventualmente anche attraverso ispezioni a campione del naviglio nazionale soggetto alle attività espletate dall'organismo in parola e, in caso di mancato o inadeguato svolgimento delle attività autorizzate, la Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne potrà disporre, a seconda della gravità delle non conformità rilevate, la sospensione o la revoca dell'autorizzazione.

MINISTERO DELL'INTERNO – DECRETO 28 DICEMBRE 2012, N. 266 – REGOLAMENTO RECANTE L'IMPIEGO DI GUARDIE GIURATE A BORDO DELLE NAVI MERCANTILI BATTENTI BANDIERA ITALIANA, CHE TRANSITANO IN ACQUE INTERNAZIONALI A RISCHIO PIRATERIA
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 75 del 29 marzo 2013)

Il Decreto Ministeriale in commento introduce il regolamento volto a determinare le modalità attuative dell'art. 5, commi 5 e 5-bis del D.L. 12 luglio 2011, n. 107, convertito dalla L. 2 agosto 2011, n. 130 e successive modifiche, concernenti l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana transitanti in acque internazionali a rischio pirateria. In particolare, l'art. 5 del succitato decreto legge prevede che, nell'ambito delle attività internazionali di contrasto alla pirateria finalizzate a garantire la libertà di navigazione del naviglio commerciale nazionale, possano essere stipulate convenzioni tra il Ministero





della Difesa e l'armatoria privata italiana volte alla protezione delle navi battenti bandiera italiana in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria individuati con decreto del Ministero della Difesa, sentiti il Ministero degli Affari Esteri ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mediante l'imbarco, a richiesta e con oneri a carico degli armatori, di Nuclei Militari di Protezione della Marina ovvero, nei casi in cui l'impiego di detti nuclei non sia previsto, di guardie giurate nei limiti di cui all'art. 5, commi 5, 5-bis e 5-ter, D.L. n. 107/2011. Queste ultime disposizioni rinviano al decreto in commento per quanto concerne la determinazione delle categorie di soggetti autorizzate all'espletamento di servizi di protezione del naviglio mercantile, delle condizioni e modalità per lo svolgimento di detti servizi, delle modalità per l'acquisto, l'imbarco, lo sbarco, il porto e l'utilizzo delle armi e del relativo munizionamento, ed, infine, dei rapporti tra le guardie giurate ed il comandante della nave.

Sotto il primo profilo, il decreto in commento stabilisce, all'art. 3, che, nei casi in cui non è previsto l'impiego dei Nuclei militari di protezione, i servizi di protezione delle merci e dei valori sulle navi mercantili battenti bandiera italiana transittanti in acque internazionali a rischio di pirateria possono essere svolti, su richiesta e con oneri a carico dell'armatore, da guardie giurate dipendenti direttamente da quest'ultimo, ai sensi dell'art. 133 TULPS, ovvero da dipendenti da istituti di vigilanza privata autorizzati ai sensi dell'art. 134 TULPS, da individuarsi tra coloro che siano in possesso dei requisiti dettagliatamente indicati al comma 2 del medesimo articolo.

Per quanto concerne le condizioni e le modalità per lo svolgimento dei servizi di protezione in parola ad opera di guardie giurate, l'art. 5 del decreto in commento rinvia al regolamento di servizio da approvarsi ad opera del Questore della provincia ove ha sede l'istituto di vigilanza privata ovvero, qualora si tratti di guardie giurate dipendenti direttamente dagli armatori, della provincia di iscrizione della nave, conformemente ad una serie di prescrizioni elencate dalla medesima disposizione concernenti, ad esempio, il numero di guardie giurate impiegate a bordo delle navi, la nomina di un responsabile al quale deve essere affidata l'organizzazione operativa di ciascun nucleo di guardie giurate, l'utilizzo delle armi nei limiti dell'esercizio del diritto di legittima difesa ai sensi dell'art. 52 c.p.

Conformemente a quanto disposto dall'art. 5, commi 5 e 5-bis, D.L. n. 107/2011, il decreto in commento stabilisce che i servizi di protezione del naviglio mercantile battente bandiera italiana transittante in acque internazionali a rischio pirateria possono essere svolti esclusivamente a bordo di navi mercantili predisposte per la difesa da atti di pirateria e per la custodia delle armi, previa autorizzazione all'acquisto, al trasporto, alla detenzione, alla cessione in comodato, all'imbarco e allo sbarco delle armi rilasciata all'armatore, a seconda della tipologia di armi, dal Prefetto ovvero dal Questore ai sensi, rispettivamente, dell'art. 28 e 31 TULPS. In particolare, gli articoli 6 e 7 del decreto in commento sanciscono una serie di disposizioni specifiche e dettagliate relative alla tipologia di armi utilizzabili ai fini dello svolgimento dei servizi di protezione in parola, il munizionamento, la custodia e l'utilizzo delle stesse a bordo della nave, nonché il deposito delle medesime nel territorio nazionale.





Per quanto concerne i rapporti tra le guardie giurate ed il comandante della nave, l'art. 9 del decreto in commento stabilisce che i servizi di protezione delle navi battenti bandiera italiana in transito nelle aree marittime internazionali a rischio pirateria sono svolti sotto la direzione del comandante della nave conformemente a quanto prescritto dalla normativa vigente in materia e, in particolare, del Codice della navigazione.

Infine, il decreto in commento sancisce, all'art. 10, l'obbligo in capo al comandante o all'armatore della nave di provvedere all'espletamento delle attività necessarie ad ottenere i permessi, le autorizzazioni ed ogni altro adempimento richiesto dagli Stati nel cui territorio le guardie giurate si imbarcano e/o sbarcano, nonché alla comunicazione del quantitativo e della tipologia di armi detenute a bordo della nave alle competenti autorità degli Stati nelle cui acque interne la nave programmi di passare, e, ancora, alla comunicazione della rotta prevista all'interno degli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria, nonché del numero e tipologia di armi detenute ed il numero di guardie giurate a bordo della nave alle competenti autorità della Marina Militare e alle autorità diplomatico-consolari territorialmente competenti.





Rassegna Giurisprudenziale

a cura di Nicola Ridolfi

The United States Court of Appeal for the 5th Circuit, No. 12-30230 dated March 1, 2013, The "DEEPWATER HORIZON" – Extent and effect of an insurance cover under Texan Law.

The decision in object, given in the recent case "Ranger Insurance Ltd *et al* v. BP *et al*" and holding that BP PLC can access Transocean Holdings, Inc.'s \$750 million of liability insurance coverage for liability for damages caused by the oil spill from the *Deepwater Horizon*, shows with unmistakable clarity the view taken by the U.S. Courts in relation to the effects of insurance policy disciplined by Texan Law, with particular reference to the extent of the applicability of said policy.

As it worldwide known, in April 2010, the *Deepwater Horizon*, a semi-submersible, mobile offshore drilling unit owned by Transocean Holdings, sank into the Gulf of Mexico after burning for two days following an onboard explosion. At the time of the incident, the *Deepwater Horizon* was engaged in exploratory drilling activities at the Macondo Well under a Drilling Contract between Transocean Holdings and BP.

This Drilling Contract included both indemnification provisions as well as a provision requiring Transocean to maintain a certain minimum insurance coverage for the benefit of BP.

The core issue under dispute was whether the insurance policies taken out by Transocean for the benefit of BP only covered the liabilities assumed by Transocean in the Drilling Contract or whether the insurance policies should be read as an independent document.

The relevant clauses in Transocean's insurance policies were the definitions of "Insured" and "Insured Contract".

In this respect, the insurance policies defined "Insured" as including the Named Insured, other parties, and

"(c) any person or entity to whom the "Insured" is obliged by any oral or written "Insured Contract" (including contracts which are in agreement but have not been formally concluded in writing) entered into before any relevant "Occurrence", to provide insurance such as is afforded by this Policy..."

The Policies then defined "Insured Contract" as follows:

"The words "Insured Contract", whenever used in this Policy, shall mean any written or oral contract or agreement entered into by the "Insured" (including contracts which are in agreement but have not been formally concluded in writing) and pertaining to business under which the "Insured" assumes the tort liability of another party to pay for "Bodily Injury", "Property Damage", "Personal Injury" or "Advertising Injury" to a "Third Party" or organization. Tort Liability means a liability that would be imposed by law in the absence of any contract or agreement".

BP argued that the insurance policies alone - and not the indemnities detailed in the Drilling Contract - governed the scope of BP's coverage rights as an "additional insured".





The Insurers denied BP's interpretation of the insurance policies and argued that the additional insured provision in the Drilling Contract specifically limited BP's status as an additional insured to circumstances involving those liabilities Transocean specifically assumed under the Contract.

The District court (namely, the Court of first instance) found in favor of the insurers, holding that the drilling contract between BP and Transocean only required Transocean to name BP as an additional insured with respect to liabilities specifically assumed by Transocean in the Drilling Contract, which did not include BP's liabilities for the disaster.

BP appealed, and the Court of Appeal for the Fifth Circuit, in its judgment dated March 1, 2013, discussed the construction of insurance contracts under Texan law in great detail and, relying primarily on *Evanston Insurance Co. v. ATOFINA Petrochemicals, Inc.*, 256 S.W.3d 660 (Tex. 2008), and *Pasadena Refining System, Inc. v. McCraven*, Nos. 14-10-00837-CV, 14-10-00860-CV, 2012 WL 1693697 (Tex. App., May 15, 2012), held that insurer's argument was simply not persuasive since, under Texas law, where the insurance procurement and indemnity provisions in an underlying contract are "separate and independent", the insurance policy, and not the indemnification agreement, determines the scope of coverage for an additional insured.

In this respect, the court of appeal stated that *"Applying Texas law, especially as clarified since the district court's decision, we find that the umbrella insurance policy-not the indemnity provisions of Transocean's and BP's contract-controls the extent to which BP is covered for its operations under the Drilling Contract. Because we find this policy imposes no relevant limitations upon the extent to which BP is covered, we REVERSE the judgment of the district court (...)"*.

Said that in future insurers will probably be reluctant to stipulate and/or to accept a choice for Texan Law and jurisdiction, it is also to be expected that the above judgment will lead to a substantial review of the wording in liability insurance policies.

The High Court of Justice, QBD, Commercial Court, 5.12.2012 – Greatship (India) Ltd vs Oceanografia SA de CV, The "GREATSHIP DHRITI" – BIMCO 1989 form – Part [4] of Clause 10(e) – Owners' right to suspend performance of any and all of their obligations under the Charterparty pursuant in case of non payment of hire, with no need to give Charterers any previous notice of the suspension.

This decision was issued in relation to the appeal proposed by Greatship (India) Ltd ("the Owners"), pursuant to section 69 of the English Arbitration Act 1996, against a Third Partial Final Award dated 13.4.2012 and raising a short point of construction in relation to Clause 10(e) of the amended BIMCO 1989 form, namely *"whether on the proper construction of Clause 10(e) of the BIMCO form in order for Owners' right to withdraw the vessel from the Charterparty temporarily to be validly exercised, Owners are required to give Charterers 5 banking days notice of the suspension"*.

As for the facts regarding the case, by a time charterparty on an amended BIMCO 1989 form





dated 15.8.2008, Owners agreed to charter the M/v "Greatship Dhriti" to Oceanografia SA de C.V. ("the Charterers") for "two years firm". Clause 31 of the Charterparty contained a London arbitration clause.

Clause 10(e) of the charterparty provided as follows:

"10(e) Payments – [1] Payments of Hire, bunker invoices and disbursements for Charterers' account shall be received within the number of days stated in Box 23 from the date of receipt of the invoice. Payment shall be made in the contract currency in full without discount to the account stated in Box 22. However any advances for disbursements made on behalf of and approved by Owners may be deducted from Hire due.

[2] If payment is not received by Owners within 5 banking days following the due date Owners are entitled to charge interest at the rate stated in Box 24 on the amount outstanding from and including the due date until payment is received. Where an invoice is disputed, Charterers shall in any event pay the undisputed portion of the invoice but shall be entitled to withhold payment of the disputed portion provided that such portion is reasonably disputed and Charterers specify such reason. Interest will be chargeable at the rate stated in Box 24 on such disputed amounts where resolved in favor of Owners. Should Owners prove the validity of the disputed portion of the invoice, balance payment shall be received by Owners within 5 banking days after the dispute is resolved. Should Charterers' claim be valid, a corrected invoice shall be issued by Owners.

[3] In default of payment as herein specified, Owners may require Charterers to make payment of the amount due within 5 banking days of receipt of notification from Owners; failing which Owners shall have the right to withdraw the Vessel without prejudice to any claim Owners may have against Charterers under this Charter party.

[4] While payment remains due Owners shall be entitled to suspend the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, in respect of which Charterers hereby indemnify Owners, and Hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such suspension shall be for Charterers' account."

Basically, during the currency of the Charterparty, Owners purported to suspend the provision of the services of the Vessel due to non-payment of hire, relying upon what they claimed was their right to do so under part [4] of Clause 10(e).

Owners submitted before the Arbitrators that, upon its proper construction, Clause 10(e) did not contain any express or implied requirement for notice to be given before Owners were entitled to exercise their right to suspend the provision of services under part [4] of Clause 10(e); in other words that there was no requirement to give some form of antecedent or advance notice.

Charterers' submission, on the other hand, was that it was an express or implied requirement of part [4] of Clause 10(e) that Owners would give five banking days' notice of intention before exercising their right to withdraw the vessel from the Charterparty whether permanently or temporarily.





The Arbitrators upheld Charterers' submission on the basis that the period of grace and express notification provision contained in parts [2] and [3] of Clause 10(e) governed part [4] as well. In fact, according to the Arbitrators' reasoning, despite the fact that, as a matter of language, Owners' right to suspend performance of services in part [4] appeared to be "*unfettered*", part [4] was not a separate stand-alone provision and could not be read, as Owners sought to read it, divorced from the context in which it appeared in Clause 10(e) of which it formed a part.

On the contrary, the structure and organization of the clause was important to an understanding of the intended purpose and effect of Clause 10(e) and, since parts [2] and [3] provided for a grace period of five banking days, it followed that, as a matter of construction, it was an express requirement contained in part [4] that both the notification requirement and the period of grace in parts [2] and [3] had to apply to "*the lesser right to suspend performance of the vessel's services without withdrawing the vessel*".

Therefore, the phrase "*while payment remains due*" in part [4] of the clause did not refer to the period following the "due date" as referred to in part [2], but rather to the period after the provision of the 5 day notice under part [3]: in other words, payment remained (and necessarily "became") due for the purpose of part [4] only "*following the giving of the notice requiring payment to be made within 5 banking days under part [3]*".

The Owners appealed submitting that, on the basis of the principles of construction reiterated by the Supreme Court in *Rainy Sky SA v Kookmin Bank* [2011] 1 WLR 2900, the Arbitrators should have given effect to the clear, unambiguous and "*unfettered*" language used by the parties that under part [4] Owners were entitled to suspend performance "*while payment remains due*", also pointing out that other standard forms (such as the NYPE 1993 form) expressly linked the grace period to the right of suspension and therefore, if the parties had wanted part [4] to be so qualified, they could easily have "*borrowed*" the concept from clause 11(a) of the NYPE form instead of relying on the BIMCO 1989 form.

On the other side, Charterers preliminarily submitted that, although the Court was entitled to take its own view in relation to matters of construction, where the tribunal from which an appeal was being made was experienced in relation to the subject matter of the appeal, its decision should have been accorded a degree of deference by the Court: in the present case, the Arbitrators were not only experienced and respected maritime lawyers with considerable experience as arbitrators, but one of them was also the author of *The Law of Tug & Tow*, a leading textbook on charters for offshore work and the therefore, very familiar with the particular risks and responsibilities associated with the type of offshore work for which the Supplytime 89 form caters. The Court had therefore to be careful before interfering with a considered Award from Arbitrators experienced in the particular type of contract and point of construction put before them.

Secondly, according to the Charterers, the Award had to be upheld since it allocated risk and responsibility between the parties in a fair way: in fact, the Supplytime activities, such as pipe-laying, might very well have limited weather windows within which operations could





be carried out and the parties to such a contract would always, therefore, appreciate that a charterer would be using the vessel for what might be difficult, offshore activities and that the consequences of suspending a vessel in the middle of such operations were likely to be severe. Thus the risk profile of the charterer would be very high; if service were temporarily suspended, a charterer might well face substantial upstream claims from its contractors.

Furthermore, Charterers pleaded that, when considering the parties' competing constructions of Clause 10(e), the Court should also have in mind that the more commercial construction was to be favored, and Charterers' construction was clearly the more commercial construction by reason of the practical matters referred to above and the type of work that would normally be undertaken pursuant to the Supplytime 89 charter.

Finally, and any case, Charterers pleaded that the Award was to be upheld on the basis that there should be implied into part [4] of Clause 10(e) an implied term that Owners be required to give notice to Charterers before exercising the right to suspend.

The court concluded that that the question of law was to be decided in the negative, holding that, on the proper construction of Clause 10(e) of the BIMCO Supplytime, owners were not required to give charterers five banking days notice of the suspension.

The Court referred to the recent case of *Rainy Sky* (*supra*), where the Supreme Court reiterated the principle of construction that, if the contract had used clear and unambiguous language, the court had to apply it, however surprising or unreasonable the result might appear to be, while in case of two possible constructions, the court was entitled to reject the one which was unreasonable and, in a commercial context, the one which flouted business common sense.

In this respect, as the Arbitrators themselves recognized in the Award, if one simply looked at the language in part [4] in isolation, the words "while payment remains due" clearly and unambiguously suggested that Owners were entitled to suspend performance of their obligations at any time after payment became due and whilst it remained unpaid. The time when payment became "due" under the Charterparty was addressed in part [1] and Box 23.

On the clear wording of part [4], it was thus difficult, if not impossible, to construe the words "while payment remains due" in that part, as referring to anything other than the period after which payment has fallen due and remains unpaid under part [1] and Box 23. There was nothing in the express wording of part [4] to suggest or indicate that the words "while payment remains due" were to be construed as referring to the period "following the giving of the notice requiring payment to be made within five banking days under part [3]".

Furthermore, there was nothing in the express language of part [4] which required "the giving of notice requiring payment to be made within five banking days under part [3]" or for any period of grace prior to the entitlement of Owners to exercise their right of suspension. This was to be contrasted with the fact that the Charterparty contained numerous clauses for the provision of notices but part [4] of Clause 10(e), in contrast to part [3], contained no such requirement: if the parties had indeed intended to make the Owners' entitlement to exercise their right under part [4] dependent upon prior notification of their intention to





exercise that right, they could and would have made express provision for the requirement of notice as they had in numerous other contexts outside part [3].

In addition, there was nothing in the express wording of either part [4] or part [3] to suggest that the exercise of the rights under part [4] was somehow linked to the giving of notices under part [3]. Part [4] started as a distinct sub-paragraph within Clause 10(e) and there were no words linking the notification requirement in part [3] to the right to suspend in part [4]. In contrast to parts [2] and [3], part [4] simply did not contain any reference whatsoever to a period of grace and did not require the giving of notice. There was, therefore, no basis for reading part [4] as subject to any obligation to give five banking days' notice under part [3], since, as a matter of language, the wording of part [4] was clear and unambiguous and there was no scope for any alternative construction.

The Court went on specifying that in the construction of any contractual provision it was compulsory to construe the relevant words in the context, and against the textual background, of the entire contract and the objectively ascertainable intentions of the parties; and in that respect there was nothing in the structure of Clause 10(e) supporting the proposition that part [4] of the same required owners to give any form of notice before exercising their right to suspend performance of their obligations.

The Court found Owners' construction to be clear and certain: Part [1] of Clause 10(e) and Box 23 identified the time when payment of the sums identified in part [1] were "due". The fact that the Charterers had a period of grace in parts [2] and [3] did not somehow shift or alter the "due date" for payment triggering the different consequences set out in part [2], [3] and [4].

Furthermore, the Court saw no justification for the implication of a term in the Charterparty along the lines suggested by Charterers. In that respect, according to the Court, whilst the absence of an express term did not necessarily mean that a term could not be implied, there was no business necessity to imply such a term in the present case. As the Arbitrators pointed out, it could not be said that the Charterparty could not properly work without such notice being given, since Charterers were already on notice from the wording of part [4] alone that non-payment entitled the Owners to suspend performance there and then. Moreover, there was real difficulty in seeking to imply a term into a detailed standard form contract such as the 1989 form, where the strong presumption was likely to be that the detailed terms of the contract were complete.

For these reasons, the Court found in favor of Owners and allowed the appeal, concluding that, on the proper construction of Clause 10(e) of the BIMCO Supplytime, pursuant to part [4] of Clause 10(e), Owners are not required to give Charterers five banking days notice of the suspension, nor any other kind of notice whatsoever.





Materiali

a cura di Greta Tellarini

Nuova proposta di direttiva della Commissione europea sulla pianificazione delle attività marittime e la gestione integrata delle zone costiere.

Lo scorso 13 marzo la Commissione europea ha presentato una proposta di direttiva (COM(2013) 133), che sarà ora esaminata dal Consiglio dell'Unione europea e dal Parlamento europeo, volta a "Migliorare la pianificazione delle attività marittime e la gestione integrata delle zone costiere" degli Stati membri per l'utilizzazione delle relative risorse secondo modelli sostenibili, e destinata, come ha affermato la Commissione, ad "istituire un quadro comune europeo per la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere negli Stati membri dell'Unione. L'obiettivo è garantire che lo sviluppo delle attività marittime e costiere e l'utilizzo delle risorse offerte dal mare e dai litorali avvengano secondo modelli sostenibili".

Nella proposta presentata dalla Commissione, che si dichiara convinta che "i settori marittimi offrono ambiti propizi all'innovazione, alla crescita sostenibile e all'occupazione", idonei a contribuire alla realizzazione dell'obiettivo indicato nella Comunicazione "Crescita blu. Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo" (COM(2012) 494 def.), assume prioritaria rilevanza la pianificazione dello spazio marittimo, quale processo globale e trasparente basato sulla partecipazione dei soggetti interessati, inteso a valutare e a pianificare i tempi e l'opportunità di svolgimento delle attività umane in mare ed identificare le modalità più efficienti e sostenibili per lo sfruttamento attuale e futuro dello spazio marittimo. Le Comunicazioni "Tabella di marcia per la pianificazione dello spazio marittimo: definizione di principi comuni nell'UE" e "Pianificazione dello spazio marittimo nell'UE - risultati ed evoluzione futura", pubblicate dalla Commissione rispettivamente nel 2008 e 2010, hanno indubbiamente aperto la strada alla presente proposta.

Secondo la proposta, "Gli Stati membri dovranno elaborare una mappatura di tali attività mediante piani di gestione dello spazio marittimo per un più efficace sfruttamento dei mari e sviluppare strategie di gestione delle zone costiere intese a coordinare le misure adottate nei diversi settori di intervento che interessano le attività presenti in tali zone. Per conformarsi ai requisiti minimi proposti dalla direttiva gli Stati membri dovranno garantire una pianificazione dello spazio marittimo e una gestione delle zone costiere in grado di promuovere una crescita sostenibile, favorendo nel contempo la partecipazione dei soggetti interessati e la cooperazione con gli Stati confinanti".

La Commissione UE è convinta che "l'applicazione coerente della pianificazione dello spazio marittimo e della gestione integrata delle zone costiere consentirà di migliorare il coordinamento tra attività terrestri e marittime. Un più efficace coordinamento si rivelerà vantaggioso in diversi settori, ad esempio per la connessione tra impianti eolici in mare e reti energetiche a terra o per interventi infrastrutturali destinati a proteggere i litorali dall'erosione e





dai cambiamenti climatici, che interessano anche le attività nelle acque costiere”.

La Commissaria europea agli Affari marittimi ed alla pesca, Maria Damanaki, ha affermato: “La nostra proposta inaugura una nuova fase della politica marittima integrata dell’Unione e offre un nuovo strumento per la nostra strategia a favore della crescita blu. Nel promuovere lo sviluppo sostenibile e gli investimenti a favore delle attività marittime, la direttiva contribuirà a concretizzare le potenzialità dell’economia blu dell’Europa per la crescita e l’occupazione”.

Delibera del Consiglio dei Ministri dell’11 marzo 2013: la nave Costa Concordia è un rifiuto. Autorizzazione al trasporto a Piombino per lo smantellamento (G.U. 13 marzo 2013 n. 61).

Su proposta del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministro dello Sviluppo Economico e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Consiglio dei Ministri ha deliberato in data 11 marzo 2013 che, integrando la nave Concordia la definizione di rifiuto ai sensi della Direttiva 2008/98/UE e del Regolamento (CE) n. 1013/2006, con conseguente assoggettamento della stessa al relativo regime giuridico di gestione, controllo e sanzionatorio, il Commissario delegato per l’emergenza ambientale in relazione al naufragio della nave da crociera Costa Concordia, nel territorio del Comune dell’Isola del Giglio, sia autorizzato, previa verifica della fattibilità e della convenienza dell’operazione in accordo con i Ministri dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad adottare tutti i provvedimenti necessari a consentire il trasporto della nave da crociera Costa Concordia presso il porto di Piombino per lo smantellamento, in raccordo con i Ministeri interessati ed utilizzando le risorse già stanziare ed effettivamente disponibili.

Allarme di Confitarma sull’imbarco di *contractors* nella lotta alla pirateria marittima.

A seguito della pubblicazione sulla G.U. del 29 marzo 2013 del decreto interministeriale n. 266/2012 che regola l’impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali a rischio pirateria, Confitarma ha chiesto al Ministro dell’Interno l’immediata apertura di un tavolo di lavoro composto dai rappresentanti di Confitarma, Ministero dell’Interno ed altri Ministeri competenti (Difesa, Esteri e Trasporti), nonché dai rappresentanti degli Istituti di Vigilanza, al fine di verificare con urgenza l’operatività del suddetto decreto e coordinare le migliori procedure per la sua effettiva entrata in vigore.

Allo stesso tempo Confitarma ha chiesto al Presidente del Consiglio ed al Ministro dell’Economia e delle Finanze, la proroga al 31 dicembre 2013 del termine di scadenza, che al momento la Legge di Stabilità 2013 fissa al 30 giugno 2013, fissato per l’impiego di guardie giurate che non abbiano ancora frequentato i corsi teorico-pratici, a condizione comunque 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.

Come ha sottolineato il Presidente di Confitarma, Paolo D'Amico, "è evidente che, data l'assoluta mancanza di tali corsi di formazione, in assenza di una proroga, il decreto n. 266/2012, che già necessita di ulteriori interventi di carattere amministrativo per essere reso operativo, non potrebbe trovare alcuna applicazione annullando così il lavoro finora svolto e rendendo di fatto impossibile il ricorso ai team armati privati a bordo delle nostre navi".

