



ON THE WAVE – SUMMER 2014

[Regolamento \(CE\) n. 392/2009: vacanze estive all'italiana](#)

[Iran: estensione del regime sanzionatorio 'ridotto' al 24 novembre 2014](#)

[Pirateria marittima: imbarco guardie armate – esenzione corsi scaduta il 30 giugno 2014](#)

[23 luglio 2014 – Genova \(Italia\)](#)

[REGOLAMENTO \(CE\) N. 392/2009: VACANZE ESTIVE ALL'ITALIANA](#)

Siamo nel pieno della stagione estiva. Abbiamo esaminato le condizioni contrattuali di trasporto dei principali vettori marittimi che operano nell'ambito del cabotaggio, inteso come trasporto nazionale marittimo, alla luce dell'entrata in vigore del Regolamento n. 392/2009 e del differimento di applicazione che l'Italia ha adottato.

I risultati dell'esame danno un quadro piuttosto confuso.

Non tutti sanno, infatti, che [il Regolamento 392/2009 non trova per ora applicazione al cabotaggio italiano](#). L'Italia ha infatti aderito alla proroga richiamata dall'art. 11 del Regolamento medesimo, differendo l'applicazione della normativa comunitaria al trasporto marittimo interno [al 31.12.2016 per le navi classe A](#) e [al 31.12.2018 per le navi classe B](#), ai sensi della direttiva 98/18/CE.

Il trasporto nazionale marittimo di persone, di bagagli e veicoli al seguito è e resta al momento disciplinato dal Codice della Navigazione, salvo l'applicazione del Regolamento n. 1177/2010 in merito ai diritti dei passeggeri in caso di cancellazione, interruzione o ritardo del viaggio e di assistenza ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta.

Quali gli effetti? Molteplici.

Non trovano, infatti, al momento applicazione i limiti di responsabilità del vettore richiamati dal Regolamento n. 392/2009 in caso di morte o lesioni personali al passeggero e di danni al bagaglio o al veicolo al seguito.

In caso di morte o lesioni personali al passeggero, valgono i principi generali di risarcimento del danno non patrimoniale, con personalizzazione del danno sulla base dei parametri stabiliti dalle c.d. Tabelle di Milano, la cui ultima versione è stata aggiornata proprio pochi giorni fa.

Relativamente ai danni al bagaglio, si applicano i criteri previsti dall'art. 412 cod. nav. , con il limite di € 6,19 per kg o maggior valore risultante dalla dichiarazione di valore, sempre che il bagaglio sia stato effettivamente consegnato al vettore. Per i bagagli ed oggetti non consegnati, il vettore non è responsabile salvo che il passeggero provi che la perdita o i danni sono imputabili al vettore.

Riguardo la perdita o i danni al veicolo al seguito, sussiste il limite di responsabilità di € 103,29 ex art. 423 cod. nav., moltiplicato in alcuni casi dalla giurisprudenza per i metri lineari del mezzo, salvo che la perdita o il danno derivi da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti.

Ma soprattutto è importante sottolineare che l'azionabilità dei diritti dei passeggeri rimane vincolata, a livello contrattuale, al termine prescrizione di 6 mesi ex art. 418 cod. nav. - ed art. 438 cod. nav. per le autovetture al seguito -anziché il termine di due anni previsto dal Regolamento 392/2009.

Ecco qui sotto la circolare del Ministero dei Trasporti dell'8 agosto 2013 con cui si dà atto della proroga adottata dall'Italia.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i
sistemi informativi e statistici

**Direzione generale per il trasporto
marittimo e per vie d'acqua interne**

Divisione 2

Prot. n. 13977
Class. 019.04.03

Roma, 08 -08 -2013

A tutte le Direzioni Marittime

LORO SEDI

A tutte le Capitanerie di porto

LORO SEDI

Al Comando Generale delle Capitanerie di porto

Alla Direzione Generale dei Porti

SEDE

-Alla Confitarma

-Alla CONSAP

-Alla Fedarlinea

-All'Assoporti

-All'Assiterminal

LORO SEDI

OGGETTO: Circolare relativa alla attuazione del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n.392/2009 del 23 aprile 2009 concernente la responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente e che applica tra i Paesi membri alcune disposizioni della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare di passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal Protocollo di Londra del 1 novembre 2002.

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 131 del 28 maggio 2009 è stato pubblicato il testo del Regolamento in oggetto (all.1), con il quale sono state dettate le norme per regolare in modo uniforme, tra i Paesi Membri dell'Unione europea, la responsabilità dei vettori marittimi che trasportano passeggeri con bagagli al seguito.

Il Regolamento è entrato in vigore dal 1 gennaio 2013 con le modalità in appresso specificate, emanate al fine di assicurarne la puntuale e corretta attuazione, in particolare per quanto riguarda le unità adibite alla navigazione in cabotaggio nazionale, oggetto delle seguenti disposizioni transitorie.

- 1) L'applicazione del Regolamento 392/2009 è differita, in relazione al disposto di cui all'art. 11 del medesimo Regolamento:
- a) al 31 dicembre 2016, per le navi, adibite alla navigazione in cabotaggio nazionale, appartenenti alla classe A di cui all'art. 3 comma 1, del Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 recante "Attuazione della Direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i
sistemi informativi e statistici
**Direzione generale per il trasporto
marittimo e per vie d'acqua interne**

Divisione 2

*alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali" che
recepisce l'art. 4 della citata Direttiva ;*

- b) al 31 dicembre 2018, per le navi , adibite alla navigazione in cabotaggio nazionale, appartenenti alla classe B di cui all'art. 3 comma 1, del Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 recante " *Attuazione della Direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali" che recepisce l'art. 4 della citata Direttiva*
- 2) Ai sensi dell'art.1 comma 3 del citato Regolamento , sono attualmente escluse dal campo di applicazione del Regolamento 392/2009 le navi appartenenti alle classi C e D di cui all'art. 3 comma 1, del Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 recante " *Attuazione della Direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali" .*

Il Direttore Generale
Dott. Enrico Maria Pujia

A livello comunitario, riportiamo inoltre lo schema elaborato dalla Commissione Europea, che confronta i tempi di applicazione del Regolamento 392/2009 nell'ambito del cabotaggio di ciascun Stato Membro.



Application of Regulation (EC) No 392/2009 to domestic carriage on board ships of classes A, B, C and D as of 31/12/2012

| Member State | Class A | Class B | Classes C and D |
|----------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Coastal | <i>Entry into force</i> | <i>Entry into force</i> | <i>Announced application</i> |
| Belgium | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Bulgaria | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Croatia | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |
| Cyprus | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |
| Denmark | 31/12/2012 | 31/12/2012 | 15/01/2013 (with some exceptions) |
| Estonia | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |
| Finland | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| France | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Germany | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |
| Greece | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |
| Ireland | 31/12/2012 | 31/12/2018 | |
| Italy | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |
| Latvia | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |
| Lithuania | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Malta* | N/A = not applicable | N/A = not applicable | |
| Netherlands | 31/12/2012 | 31/12/2012 | 31/12/2012 |
| Poland | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Portugal | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |
| Romania | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Slovenia | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Spain | 31/12/2014 | 31/12/2018 | |
| Sweden | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| UK | 31/12/2016 | 31/12/2018 | |

| | | | |
|----------------|------------|------------|-----------|
| Austria | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Czech Republic | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Hungary | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Luxembourg | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| Slovakia | 31/12/2012 | 31/12/2012 | |
| | | | |
| Total* | 28 | 28 | 28 |

Source: Based on information provided to the Commission by Member States, updated on 16 September 2013.

IRAN: ESTENSIONE DEL REGIME SANZIONATORIO 'RIDOTTO' AL 24.11.2014

È notizia di lunedì, 21 luglio 2014 che il Joint Plan of Action (JPOA) stipulato tra Iran e E3+3 (Regno Unito, Stati Uniti, Russia, Cina, Francia e Germania) nel Novembre 2013 ed in scadenza il 20 luglio 2014 è stato prorogato per ulteriori 4 mesi fino al **24 novembre 2014**.

Questo significa che il regime sanzionatorio europeo "ridotto" previsto dal Regolamento 42/2014 a parziale modifica del Regolamento 267/2012 resterà in vigore fino al 24 novembre 2014. Nessuna sanzione aggiuntiva è stata invece sospesa. Le ulteriori sanzioni e restrizioni europee rimangono in vigore.

PIRATERIA MARITTIMA: IMBARCO GUARDIE ARMATE—ESENZIONE CORSI SCADUTA IL 30 GIUGNO 2014

L'art. 5, comma 5, del decreto 207/2011 prevede la possibilità di impiegare le guardie giurate armate anche in assenza della frequentazione dei corsi teorico-pratici che il Ministero dell'Interno deve predisporre, a condizione che abbiano partecipato per un periodo di almeno sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi e che tale condizione sia attestata dal Ministero della Difesa.

L'esenzione è scaduta il 30 giugno 2014.

Già il 18 giugno u.s. il Presidente di CONFITARMA, Dott. Emanuele Grimaldi, nell'ambito della sessione privata dell'Assemblea annuale aveva richiamato l'attenzione del Governo sulla necessità di prorogare l'esenzione in vista dell'imminente scadenza, proprio in un periodo in cui la pirateria marittima, specie nel Sud-Est Asiatico, sembra aver trovato nuovo vigore.

Da una verifica degli atti pubblicati nella Gazzetta Ufficiale non risulterebbe sussistere al momento alcuna proroga. Identica situazione emerge da una ricerca su *Normattiva*, il portale telematico della normativa vigente dello Stato Italiano.

In assenza di tale proroga, a partire dal 1° luglio 2014 è precluso alle navi commerciali battenti bandiera italiana impiegare guardie armate private. Gli Armatori dovranno pertanto ricorrere esclusivamente ai Nuclei Militari di Protezione (NMP) della Marina Militare Italiana, la quale peraltro a partire dal 6 agosto 2014 assumerà per la terza volta dal 2008 il comando della task force dell'operazione *Atlanta* a contrasto della pirateria marittima.

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice. For any further information, please contact Studio Legale Garbarino Vergani at the following contacts as reported hereunder.

STUDIO LEGALE GARBARINO VERGANI

STUDIO ASSOCIATO

GENOA (Head Office): Salita S. Caterina 4/11—16123 T: +39 010 5761161—F: +39 010 5958708

PALERMO: Via Emerico Amari 8—90139 T: +39 091 8486010—F: +39 091 8486010

TARANTO: Via Polesine 10/A—74100 T: +39 099 9908000—F: +39 099 9908000

E: garbamar@garbamar.it—W: www.garbamar.it