



Teleseminario

venerdì 18 giugno 2021
ore 17 - 19

Brexit e Diritto Marittimo



Saluti
Moderatrice

Giorgio Berlingieri
Elda Turco Bulgherini

RELAZIONI

Mario Riccomagno
MR International Lawyers

Richard Lord Q.C.
Brick Court Chambers

Luca Sisto
Confitarma

Francesca Aielli
MIMS

Leonardo Piliego
Confitarma

Giuseppe Alati
MIMS

Clausole di proroga della giurisdizione e Brexit

Jurisdiction clauses and Brexit

L'accesso al traffico di cabotaggio

**L'accesso al traffico di cabotaggio:
il punto di vista dell'Amministrazione**

**Il riconoscimento della certificazione della gente
di mare e problematiche connesse**

**Il riconoscimento della certificazione della gente
di mare: il punto di vista dell'Amministrazione**



Saluti
Giorgio Berlingieri, Presidente
AIDIM



Moderatrice
Elda Turco Bulgherini, Presidente
Comitato Romano AIDIM

“Clausole di proroga della giurisdizione e Brexit”

Mario Riccomagno, MR International Lawyers, ha spiegato come la Brexit abbia determinato nei rapporti tra Unione e Regno Unito il venir meno – dal 1° gennaio 2021 – del regolamento (UE) n° 1215/2015 che, all’art. 25, detta una disciplina uniforme a protezione delle clausole di scelta del foro da parte degli Stati che fanno parte del c.d. “spazio giudiziario europeo”.

Ora spetta alle leggi nazionali di ciascun Stato membro dell’U.E. determinare l’efficacia o meno di una clausola che attribuisca la giurisdizione a un tribunale del Regno Unito (con conseguente dilatazione del contenzioso, dei tempi procedurali e dei costi di lite).



I lunghi anni di convivenza hanno però avvicinato il sistema giuridico britannico a quello europeo. E’ comunque auspicabile che in futuro le parti stipolino un nuovo accordo in materia o ratifichino la recente Convenzione de L’Aja 2019 sul riconoscimento e l’esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.



“Jurisdiction clauses and Brexit”

Richard Lord Q.C., Brick Court Chambers, ha ribadito come il venir meno del regolamento n° 1215/2012 abbia determinato una situazione di incertezza (anche) per quanto riguarda le clausole di elezione del foro nei contratti aventi ad oggetto i rapporti di diritto marittimo.

Pertanto, è prevedibile che, laddove non sia utilizzabile la Convenzione de l’Aja 2005 (che ha comunque un limitato campo di applicazione nel settore commerciale considerato) il test di validità ed efficacia delle clausole di giurisdizione venga condotto dai tribunali del Regno Unito sulla base della *common law* con eventuale recupero della dottrina del *forum non conveniens*.

Anche il valore interpretativo delle sentenze della Corte di Giustizia pare destinato ad affievolirsi con il passare del tempo.

“L’accesso al traffico di cabotaggio. Il punto di vista degli operatori”

Luca Sisto, Confitarma, ha ricordato che all’indomani della BREXIT, oltre alle modifiche delle regole che disciplinano la circolazione delle merci e il relativo regime doganale, sono emerse alcune criticità relative alla possibilità di svolgere servizi di cabotaggio in Italia con navi di bandiera UK e al mantenimento dell’iscrizione nei Registri Navali italiani di navi con proprietà UK.

In particolare, per quanto riguarda i servizi di cabotaggio, l’art. 1 del Regolamento CEE n. 3577/92 statuisce la libera prestazione di servizi di cabotaggio marittimo da parte degli armatori UE con navi registrate in uno Stato membro, a condizione che le stesse possano svolgere tali servizi nel loro Paese di registrazione.



Pertanto, dopo la fine del periodo di transizione, sono emerse difficoltà per gli operatori economici che non soddisfacevano più i requisiti previsti dal suddetto Regolamento.

A tale specifico riguardo, Confitarma ha avviato un confronto con l’Amministrazione competente per individuare le migliori soluzioni per garantire la continuità operativa anche a seguito della BREXIT.

“L’accesso al traffico di cabotaggio: il punto di vista dell’Amministrazione”

Francesca Aielli, MIMS, ha spiegato che, a seguito del recesso del Regno Unito dal 1° febbraio 2020 dall’Unione europea, il Regolamento (CEE) n. 3577/92, relativo all’applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) non è più applicabile come per tutti i paesi terzi.

L’accordo di recesso ha previsto un periodo di transizione, che è terminato il 31 dicembre 2020, durante il quale le navi battenti bandiera britannica hanno continuato ad esercitare attività di cabotaggio nei Paesi dell’Unione.



Allo stato attuale, pertanto, qualora il nostro Paese non intenda in futuro prevedere aperture di mercato in misura più ampia di quanto prescritto dal Regolamento CE n° 3577/92, alle navi battenti bandiera UK continuerà ad essere precluso l’accesso al cabotaggio, a meno di eccezionali giustificate motivazioni che inducano l’Amministrazione a concedere deroghe straordinarie.

“Il riconoscimento della certificazione della gente di mare e problematiche connesse”

Leonardo Piliago, Confitarma, ha affermato che, a seguito della BREXIT, sono sorte numerose problematiche connesse all'impossibilità di procedere alla convalida (*endorsement*), da parte dell'Italia, dei certificati STCW rilasciati al personale marittimo dall'Amministrazione del Regno Unito (*Maritime & Coastguard Agency*).

In particolare, le principali criticità si sono riscontrate con riferimento alla convalida dei certificati GMDSS che, dai dati recuperati dal Ministero dello Sviluppo Economico, riguardava oltre 5.700 certificazioni in possesso dei marittimi italiani.

Il possesso da parte dei marittimi, in particolare degli ufficiali di guardia in coperta, di tale certificazione è indispensabile per garantire a bordo del-



le navi le necessarie radiocomunicazioni ai fini della sicurezza della navigazione.

Pertanto, Confitarma ha prontamente segnalato la problematica alle competenti Amministrazioni al fine di rappresentare l'urgente necessità di avviare la procedura prevista dall'art. 19 della Direttiva 2008/106/CE come modificata, da ultimo, dalla Direttiva UE 2019/1159.

Ai sensi di tale disposizione, infatti, uno Stato membro può presentare domanda alla Commissione Europea per il riconoscimento del Paese Terzo (nel caso di specie il Regno Unito) e allo stesso tempo, nelle more dell'adozione della decisione da parte della Commissione, riconoscere unilateralmente i certificati rilasciati da tale Paese.

“Il riconoscimento della certificazione della gente di mare: il punto di vista dell'Amministrazione”

Giuseppe Alati, MIMS, ha sottolineato che il Regno Unito, con il suo recesso dall'Ue, dal 1 febbraio 2020 è divenuto un "Paese terzo", peraltro, l'accordo di recesso prevedeva un periodo di transizione terminato il 31 dicembre 2020 quindi fino a tale data al Regno Unito si è applicato il diritto dell'Unione.

Con “Avviso ai portatori di interesse” del 4 giugno 2020, la Commissione Europea ha fatto conoscere che, al termine del periodo di transizione, non si applicheranno più al Regno Unito le norme unionali nel settore dei trasporti marittimi, comprese quelle sui requisiti minimi e sul reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati alla gente di mare (rif. alla direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008).



Dopo la fine del periodo di transizione, il riconoscimento da parte di uno Stato membro dell'UE dei certificati rilasciati alla gente di mare dal Regno Unito è, invece, soggetto alle condizioni e alle procedure di cui all'articolo 19 della direttiva 2008/106/CE.

Per dare attuazione a tali criteri di riconoscimento, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha provveduto ad avviare le procedure previste dal citato articolo 19, come implementato nella normativa nazionale con l'articolo 20 “Riconoscimento dei certificati rilasciati da Paesi terzi” del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71.