

RIVISTA DI DIRITTO DELL'ECONOMIA, DEI TRASPORTI E DELL'AMBIENTE

Il *Paris MoU* del 1982 e il contributo dell'Unione europea al rafforzamento dei poteri di controllo dello Stato di approdo

Pierluigi Simone*

Sommario: 1. Premessa - 2. L'attività di *Port State Control* nel *Memorandum of Understanding* per l'Europa e l'Atlantico del Nord - 3. Limiti applicativi e natura giuridica del *Memorandum* di Parigi - 4. Sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento marino e interventi normativi dell'Unione europea - 5. La trasposizione dei contenuti del *Memorandum* di Parigi nell'ordinamento comunitario - 6. Conclusioni.

1. Premessa.

Negli anni più recenti, si è notevolmente accresciuta l'importanza del c.d. *Port State Control*, consistente nell'ispezione di navi straniere, compiuta in porti nazionali da autorità dello Stato del porto, allo scopo di appurare se le condizioni dello scafo, le attrezzature e l'equipaggiamento siano o meno in regola con quanto stabilito dalle norme internazionali¹. Questo sistema di procedure armonizzate è volto ad individuare le navi *sub-standard*, non più corrispondenti cioè alle esigenze di integrità e alle prescrizioni sociali minime, con l'obiettivo finale di giungere alla loro messa in disarmo e garantire così la

* Ricercatore confermato di Diritto internazionale nell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata". Professore supplente di Diritto dell'Unione europea nell'Università degli Studi di Napoli "Parthenope".

¹ In argomento si vedano, tra gli altri, KWIATOWSKA, *Marine-Based Pollution in the Exclusive Economic Zone: Reconciling Rights, Freedoms and Responsibilities*, in KISS-LAMMERS (Eds.), *Hague Yearbook of International Law/Annuaire de La Haye de droit international*, 2, The Hague, 1989, p. 129 ss.; KASOULIDES, *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, The Hague, 1993; CLARKE, *Port State Control or Sub-Standard Ships: Who is to Blame? What is to Cure?*, in *Lloyd's Maritime Law and Commerce Quarterly*, 1994, p. 202 ss.; HARE, *Flag, Coastal & Port State Control*, in *Sea Changes*, 1994, p. 57 ss.; Id., *Port State Control: Strong Medicine to Cure a Sick Industry*, in *Georgia Journal of International and Comparative Law*, 1997, p. 571 ss.; HOPPE, *Port State Control. An Update on IMO's Work*, in *IMO Bulletin*, 2000, p. 1 ss.; ÖZÇAYIR, *Port State Control*, London-Hong Kong, 2001; BRUGMANN, *Access to Maritime Ports*, Hamburg, 2003, p. 69 ss.; MONTEBELLO, *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control tra safety e security*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, 2005 (www.giureta.unipa.it), ora anche in MANCUSO-ROMANA (a cura di), *La sicurezza nella navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, Palermo, 2006, p.75 ss.

sicurezza della navigazione, da intendersi non solo nella sua tradizionale accezione di *safety* ma anche (sebbene in misura estremamente ridotta) in quella più attuale di *security*².

Sotto la spinta emotiva dovuta a vari disastri ecologici (si pensi, tra gli altri, a quelli causati dalle petroliere *Amoco Cadiz*, *Haven* ed *Erika*), si sono moltiplicate le iniziative per la predisposizione di un approccio integrato e di una effettiva esecuzione delle attività ispettive. Diverse convenzioni elaborate in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e all'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) contengono norme che permettono al Governo dello Stato contraente di ispezionare navi straniere presenti per scalo commerciale o tecnico nei propri porti, al fine di comprovare se e quanto esse ottemperino ai requisiti prescritti³. Ciò ha indotto nel tempo alla formazione di

² Sul tema della sicurezza della navigazione si vedano, per la dottrina italiana, soprattutto RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Noviss. dig. it.*, XVII, Torino, 1967, p. 291 ss.; ID., *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Noviss. dig. it., Appendice*, VII, Torino, 1987, p. 208 ss.; GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, I, *La sicurezza dei beni prodromici dell'esercizio nautico*, Milano, 1989; ID., *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, II, *La sicurezza dell'esercizio nautico*, Milano, 1990; TURCO BULGHERINI, *Sicurezza della navigazione*, in *Enc. dir.*, XLII, Milano, 1990, p. 461 ss.; CORBINO, *Sicurezza della navigazione*, in *Digesto priv. (comm.)*, XIII, Torino, 1996, p. 409 ss.; FONDAZIONE MARITTIMA "AMMIRAGLIO MICHELAGNOLI" (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune/Maritime Security. A Common Commitment*, Taranto, 2005; MANCUSO-ROMANA (a cura di), *La sicurezza nella navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, cit. (si consideri altresì l'ampio corredo bibliografico riportato in ciascuna delle opere appena segnalate). Per la dottrina straniera, cfr., tra i più recenti contributi: JOSSELIN, *La sécurité maritime: un défi européen et mondial*, in ASSEMBLÉE NATIONALE (par le soin de), *Rapport d'information établi au nom de la Délégation de l'Assemblée Nationale pour les Communautés européennes*, I-II, n. 1482, Paris, 5 juillet 1994, pp. 1 ss. e 53 ss.; BOISSON, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, 1998; ID., *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*, Paris, 1999; LENGAGNE-QUENTIN (par le soin de), *La sécurité maritime en Europe*, Paris, 2003; THIEBAULT, *Maritime Safety Culture in Europe*, in *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2004, p. 49 ss.

³ Per quanto riguarda le convenzioni di diritto marittimo, si considerino la Convenzione di Londra del 5 aprile 1966 sulle linee di massimo carico delle navi mercantili (LL 1966), come emendata dal Protocollo di Londra dell'11 novembre 1988 (LL PROT. 1988); la Convenzione di Londra del 23 giugno 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili (TONNAGE 1969); la Convenzione di Londra del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL 1973), come emendata dal Protocollo di Londra del 17 febbraio 1978 relativamente agli Allegati I e II (MARPOL PROT. 1978); la Convenzione di Londra del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974), come modificata dal Protocollo di Londra del 17 febbraio 1978 (SOLAS PROT. 1978) e dal Protocollo di Londra del 13 dicembre 2002 (SOLAS PROT. 2002); la Convenzione di Londra del 5 luglio 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e alla guardia (STCW 1978), come modificata dal Protocollo di Londra del 7 luglio 1995 (STCW 1995). Pur non contenendo, a differenza degli Accordi fin qui citati, norme specifiche in merito a controlli da effettuare in sede portuale e pur limitandosi ad esprimere, nel suo art. 1, un obbligo generale delle Parti di dare attuazione a quanto da essa statuito, è opportuno annoverare anche la Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 sulle regole internazionali per prevenire le collisioni in mare (COLREG 1972). Occorre infine ricordare che le autorità dello Stato del porto hanno l'obbligo di controllare la presenza e la validità del Certificato attestante l'attuale sussistenza di una assicurazione o altra garanzia finanziaria relative alle ipotesi di responsabilità civile per danni provocati da inquinamento da idrocarburi, alla luce di quanto previsto dall'art. VII della Convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969 (CLC 1969), come modificato dal Protocollo di Londra del 27 novembre 1992 (CLC PROT. 1992). Relativamente alle convenzioni stipulate nell'ambito dell'Organizzazione internazionale del lavoro, rilevano invece: la Convenzione n. 53 riguardante il minimo richiesto di capacità professionale dei capitani e ufficiali della marina

un apparato specializzato, di un *team* di ispettori e di controllori (i *Port State Control Officers*) sicuramente qualificato ma anche assai costoso. Con il passare degli anni ci si è però accorti che coordinando sistematicamente tali attività con quelle di altri Stati e dando vita ad intese regionali sul *Port State Control*, tali costi potevano essere ridotti sensibilmente mentre l'efficienza dei programmi di ispezione, al contrario, risultava aumentata. Le informazioni raccolte, opportunamente schedate e diffuse, potevano inoltre servire ad individuare meglio Stati di bandiera, società di armamento o singole navi che offrono minime garanzie di sicurezza, circoscrivendone e riducendone perciò il raggio di azione ed impedendo altresì agli armatori di dirottare le loro navi verso porti della medesima regione nei quali i controlli vengono effettuati con minore incisività.

L'IMO ha quindi incoraggiato la nascita di organizzazioni regionali per l'esercizio del controllo da parte degli Stati di approdo⁴, istituite tramite la conclusione di accordi che hanno assunto la veste del *Memorandum of Understanding (MoU)* tra autorità marittime di Stati limitrofi o comunque coinvolti nei traffici mercantili di determinate aree. Fino ad oggi, sono stati siglati nove accordi del genere⁵. Tra questi, particolare attenzione, per motivi sia geografici sia sostanziali, merita il *Memorandum of Understanding* per l'Europa e l'Atlantico del Nord, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982 (*Paris MoU*)⁶, sostitutivo del

mercantile (Ginevra, 24 ottobre 1936); la Convenzione n. 68 concernente l'alimentazione e il servizio di mensa a bordo delle navi (Seattle, 27 giugno 1946); la Convenzione n. 73 relativa l'esame medico della gente di mare (Seattle, 29 giugno 1946); la Convenzione n. 92 concernente gli alloggi dell'equipaggio a bordo delle navi mercantili (Ginevra, 18 giugno 1949); la Convenzione n. 134 sulla prevenzione degli infortuni della gente di mare (Ginevra, 30 ottobre 1970); la Convenzione n. 138 concernente l'età minima per l'ammissione al lavoro (Ginevra, 26 giugno 1973); e la Convenzione n. 147 recante norme minime sulla marina mercantile (Ginevra il 29 ottobre 1976), da valutare unitamente al suo Protocollo aggiuntivo, approvato anch'esso a Ginevra il 22 ottobre 1996.

⁴ Cfr. la risoluzione A.682(17) (*Regional Cooperation in the Control of Ships and Discharges*), adottata nel novembre 1991 su proposta del Segretario generale dell'Organizzazione.

⁵ Essi sono, in ordine cronologico, oltre al *Memorandum of Understanding* per l'Europa e l'Atlantico del Nord esaminato in questa sede, l'Accordo per l'America Latina, firmato a Viña del Mar il 5 novembre 1992 (*Viña del Mar Agreement* o *Latin-America Agreement*); il *Memorandum of Understanding* per l'Asia e il Pacifico, firmato a Tokyo il 1° dicembre 1993 (*Tokyo MoU*); il *Memorandum of Understanding* per la regione dei Caraibi, firmato a Christchurch il 9 febbraio 1996 (*Caribbean MoU*); il *Memorandum of Understanding* per il Mediterraneo, firmato a La Valletta l'11 luglio 1997 (*Mediterranean MoU*); il *Memorandum of Understanding* per la regione dell'Oceano Indiano, firmato a Pretoria il 5 giugno 1998 (*Indian Ocean MoU*); il *Memorandum of Understanding* per l'Africa centro-occidentale, firmato ad Abuja il 22 ottobre 1999 (*West and Central African MoU*, detto anche *Abuja MoU*); il *Memorandum of Understanding* per la regione del Mar Nero, firmato a Istanbul il 7 aprile 2000 (*Black Sea MoU*); e il *Memorandum of Understanding* per la regione del Golfo Persico, firmato a Riyadh il 30 giugno 2004 (*Riyadh MoU* ovvero *Cooperation Council for the Arab States of the Gulf-GCC MoU*). Un altro accordo è in via di definizione per l'area del Mar Caspio; la relativa fase negoziale è però momentaneamente ancora ad uno stadio alquanto embrionale.

⁶ Il *Memorandum* di Parigi è stato firmato nell'ambito della seconda Conferenza regionale sulla sicurezza marittima ed è entrato in vigore il 1° luglio 1982. Ne sono attualmente parti le autorità marittime di ventisette Stati: Belgio, Bulgaria (dal 10 maggio 2007), Canada (dal 3 maggio 1994), Cipro (dal 12 maggio 2006), Croazia (dall'8 novembre 1996), Danimarca, Estonia (dal 12 maggio 2005), Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda (dall'11 maggio 2000), Italia, Lettonia (dal 12 maggio 2005), Lituania (dal 12 maggio 2006), Malta (dal 12 maggio 2006), Norvegia, Paesi Bassi, Polonia (dal 27 novembre 1991), Portogallo, Regno Unito, Romania (dal 10 maggio 2007), Russia (dal 10 novembre 1995), Slovenia (dal 15

precedente *Memorandum* de L'Aja del 2 marzo 1978⁷. Innanzitutto, coinvolgendo numerosi Stati europei, tra i quali l'Italia⁸, esso copre anche l'intera zona centro-settentrionale del Mediterraneo, venendo così ad operare nell'ambito di un bacino circoscritto con forte intensità di traffico marittimo nel quale, proprio per questo, si rende maggiormente necessaria un'azione di contrasto nei confronti delle navi *sub-standard* ed ancora più opportuna una omogeneizzazione delle procedure di controllo degli Stati del porto⁹. In secondo luogo, le Parti contraenti hanno sviluppato nel tempo una proficua interazione con l'Unione europea, pienamente inserita nel sistema organizzativo interno a livello di Comitato¹⁰; la configurazione stessa dei poteri di controllo riconosciuti allo Stato di approdo ai sensi del testo consolidato della direttiva n. 95/21/CE, appare nettamente orientata e profondamente influenzata dalle norme formulate nel *Memorandum* del 1982¹¹. L'esperienza pluriennale maturata nell'attività di coordinamento del controllo sul naviglio ha poi fatto sì che il *Memorandum* di Parigi ispirasse in maniera alquanto ampia anche il testo degli altri accordi conclusi in materia dopo il 1992¹².

maggio 2003), Spagna e Svezia; Giappone, Stati Uniti d'America, ILO, IMO, *Tokyo MoU* e *Caribbean MoU* sono osservatori.

⁷ Il *Memorandum* de L'Aja, il cui testo si trova pubblicato in QUENEUDEC, *Conventions maritimes*, Paris, 1979, p. 419 ss., era entrato in vigore il 1° luglio 1978 e coinvolgeva le autorità marittime di Belgio, Danimarca, Francia, Germania Ovest, Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito e Svezia; veniva quindi applicato sostanzialmente alle sole rotte commerciali che interessavano il Mare del Nord e riguardava peraltro il solo controllo sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo ai sensi della Convenzione ILO n. 147 del 29 ottobre 1976.

⁸ Cfr. *supra*, nota 6.

⁹ In merito alle particolari caratteristiche fisico-geografiche del Mediterraneo si vedano, tra gli altri, LEANZA, *Il Mediterraneo, bacino semi-chiuso e bacino di transito: delimitazione dei suoi spazi marini e loro conseguenze*, in *Nuovi saggi di diritto del mare*, Torino, 1988, p. 135 ss.; ID., *Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo*, Torino, 1993, p. 28 ss.; ID., *Il quadro giuridico di riferimento per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento*, in CICIRIELLO (a cura di), *La protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento. Problemi vecchi e nuovi*, Atti della Tavola Rotonda (Napoli, 23 gennaio 2003), Napoli, 2003, p. 16.

¹⁰ Tutti gli accordi sul *Port State Control* recano precise disposizioni sull'organigramma interno. Esso è alquanto snello ed è sostanzialmente composto, per ciascuna area regionale, da un Comitato (che si riunisce almeno una volta l'anno e del quale fanno parte un rappresentante per ognuna delle autorità marittime contraenti, degli eventuali associati e/o degli osservatori), incaricato di sovrintendere alla corretta applicazione dell'accordo, di promuovere con tutti i mezzi necessari il corretto esercizio delle attività di ispezione e dei fermi e di garantire altresì lo scambio delle informazioni; e da un Segretariato, soggetto al controllo del Comitato, con funzioni esecutive e amministrative (il Segretariato del *Memorandum* di Parigi, ai sensi dell'art. 6.4, ha sede a L'Aja presso il *Ministry of Transport, Public Works and Water Management* dei Paesi Bassi). La singolarità del *Paris MoU* rispetto agli altri è data dalla presenza dell'Unione europea: essa infatti, tramite la Commissione delle Comunità europee, siede a pieno titolo nel Comitato del *Memorandum* di Parigi accanto alle autorità marittime interessate (art. 6.1). L'Unione stessa partecipa peraltro in qualità di osservatore senza diritto di voto anche al Comitato del *Mediterranean MoU*.

¹¹ Cfr. *infra*, par. 5.

¹² Sul *Memorandum* di Parigi si vedano, tra gli altri, LOWE, *A Move against Substandard Shipping*, in *Marine Policy*, 1982, p. 326 ss.; INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS (INTERTANKO), *European Port State Control*, Oslo, 1983; SOAVE, *L'applicazione della "Convenzione MARPOL" sul piano tecnico e giuridico della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento, con speciale riferimento al Memorandum di Parigi e alla Convenzione sul diritto del mare ("LOS")*, in *Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 1983, p. 395 ss.; MOUSSU-ODIER, *Le Mémorandum de Paris et son application*, in *Annuaire de droit maritime et*

2. L'attività di Port State Control nel Memorandum of Understanding per l'Europa e l'Atlantico del Nord.

Scopo precipuo del *Paris MoU* e degli altri strumenti esistenti è quello di concertare una collaborazione locale nell'applicazione delle specifiche disposizioni pattizie elaborate dall'IMO e dall'ILO con attinenza alla *safety*, volta a rafforzare la sicurezza marittima, a proteggere l'ambiente marino dall'inquinamento e a migliorare le condizioni di vita a bordo delle navi. A tal proposito, ciascuna autorità marittima nazionale interessata si impegna a sottoporre a visita, entro un lasso di tempo variamente determinato, una quota delle navi mercantili straniere che toccano i porti del proprio Stato, definita da ciascun *Memorandum* secondo percentuali differenti, instaurando una stretta cooperazione con le altre autorità marittime della regione. L'art. 1.3 del *Memorandum* di Parigi, ad esempio, dispone in proposito che "Each Authority will achieve an annual total of inspections corresponding to 25% of the average number of individual foreign merchant ships (...) which entered the ports of its State during the three last calendar years for which statistics are available".

L'ispezione a bordo, inizialmente limitata alla verifica della presenza, veridicità e regolarità dei documenti e certificati pertinenti così come al controllo delle condizioni generali della nave, diventa più dettagliata e capillare in assenza dei suddetti documenti e certificati o se esistono fondati motivi per ritenere che la nave o il suo equipaggio non soddisfino appieno le prescrizioni contenute in uno degli strumenti convenzionali di riferimento. Il *Paris MoU* chiarisce quali possano essere i "buoni motivi" che possono dar luogo a ispezioni più accurate¹³. L'attenzione deve essere maggiore per navi che presentano un rischio particolare, quali ad esempio petroliere, portarinfusa, gasiere o chimichiere, in relazione alla loro anzianità di servizio calcolata con riferimento alla data di costruzione indicata negli *Ship's Safety Certificates*¹⁴. Come regola generale, si evita di controllare le navi che abbiano già subito una ispezione da una qualsiasi delle altre autorità co-firmatarie dell'Accordo nel corso dei sei mesi precedenti¹⁵. Il *Memorandum* del 1982 specifica oltretutto con estrema precisione quali debbano essere le navi che le autorità devono ispezionare

aérien, 1985, p. 127 ss.; KWIATOWSKA, *Marine-Based Pollution* cit., p. 129 s.; VAN DER MENSBRUGGHE, *Les navires inférieures aux normes: le Mémorandum d'entente de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port*, in LEBULLENGER-LE MORVAN (Sous la direction de), *La Communauté européenne et la mer*, Paris, 1990, p. 463 ss.; ERCOLESSI, "Memorandum of Understanding" di Parigi sul "Port State Control" (PSC), in FONDAZIONE MARITTIMA "AMMIRAGLIO MICHELAGNOLI" (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune* cit., p. 225 ss.; MONTEBELLO, *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control* cit. (www.giureta.unipa.it).

¹³ Cfr. l'art. 3.1 e la sez. 4 dell'Allegato 1 del *Paris MoU*.

¹⁴ L'art. 8.2 dell'Allegato 1 del *Paris MoU* menziona al riguardo: "Oil tankers with a gross tonnage more than 3.000 and older than 15 years of age (...); bulk carriers, older than 12 years of age (...); passenger ships older than 15 years other than ro-ro ferries and high-speed passenger craft operating in regular service under the provision of Council Directive 1999/35/EC; gas and chemical tankers older than 10 years of age (...)".

¹⁵ Art. 3.7 del *Paris MoU*.

prioritariamente rispetto ad altre¹⁶. Nel caso in cui si accertino carenze tali da mettere a rischio, al di là di limiti accettabili, la salute dell'equipaggio e dei passeggeri, la sicurezza della navigazione o la salubrità dell'ambiente marino, l'autorità portuale, prima di autorizzare la nave a lasciare il porto, deve assicurarsi che i problemi riscontrati siano stati risolti, potendo altrimenti disporre il fermo della nave stessa con obbligo di notifica delle misure adottate allo Stato della bandiera e con obbligo di indennizzo nell'ipotesi di fermo o ritardo nella partenza immotivati¹⁷.

Ad alcune navi può inoltre essere rifiutato l'accesso ai porti situati nella zona geografica di competenza di ciascun *Memorandum*. Questa eventualità, contemplata non da tutti gli accordi bensì soltanto da quelli maggiormente evoluti, viene regolamentata in maniera estremamente precisa dall'art. 3.10.5 del *Memorandum of Understanding* per l'Europa e l'Atlantico del Nord, ai sensi del quale possono essere respinte gasiere, chimichiere, portarinfusa, petroliere e navi passeggeri battenti bandiera di uno Stato inserito nella lista nera (della quale si parlerà tra breve) pubblicata annualmente nell'ambito del *Memorandum* stesso e costrette al fermo per più di due volte nei ventiquattro mesi precedenti in qualsiasi porto della regione; oppure battenti bandiera di uno Stato classificato "as 'high risk'" o "as 'very high risk'" nella stessa lista nera e fermate per più di una volta nel corso dei trentasei mesi precedenti, sempre in porti della regione. Il provvedimento in tal modo configurato si

¹⁶ L'art. 3.6 del *Paris MoU* e l'art. 1.2 del suo Allegato 1 indicano in proposito: le navi, presenti per la prima volta o dopo un'assenza pari o superiore ai dodici mesi, in uno dei porti dello Stato la cui autorità marittima sia firmataria del *Memorandum*; le navi cui era stato consentito di lasciare il porto a patto che le carenze riscontrate venissero eliminate entro un determinato periodo, nel momento in cui tale termine sia scaduto; le navi che siano state segnalate da piloti o da altre autorità portuali per le loro deficienze strutturali, pericolose per la sicurezza della navigazione; le navi munite di certificati concernenti la costruzione e l'equipaggiamento emessi da società o organizzazioni non riconosciute dall'autorità marittima nazionale; le navi che trasportino materiale pericoloso o inquinante e che abbiano omesso di notificare alle competenti autorità portuali e dello Stato costiero tutti i dettagli concernenti le proprie caratteristiche strutturali, i propri movimenti e la natura dei prodotti trasportati; le navi che siano state sospese dalla propria categoria di appartenenza per motivi di sicurezza nel corso dei sei mesi precedenti; le navi battenti bandiera di uno Stato che sia inserito nella apposita lista triennale indicante il numero di detenzioni subite, pubblicata nell'*Annual Report* del *Memorandum* stesso; e le navi per le quali sono previste ispezioni accurate in ragione della loro categoria, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 3.7.

¹⁷ Il proprietario della nave, l'armatore o un suo rappresentante sono comunque legittimati a presentare ricorso avverso il provvedimento che dispone il fermo, ma tale ricorso non produce effetto sospensivo del provvedimento medesimo; il funzionario incaricato dell'ispezione ha il dovere di informare il comandante della nave dell'esistenza di un tale diritto e delle modalità del relativo esercizio (artt. 3.10.1 e 3.16 del *Paris MoU*). Nell'ordinamento italiano, il diritto di ricorso è garantito dall'art. 10, 4° comma del decreto ministeriale 13 ottobre 2003, n. 305 (Regolamento recante attuazione della direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001, in *G.U.* n. 264 del 13 novembre 2003). In base a questa disposizione, a sua volta modificata dall'art. 1, 4° comma del decreto ministeriale 2 febbraio 2006, n. 113 (*G.U.* n. 68 del 22 marzo 2006), "Avverso i provvedimenti di fermo (...) ovvero di rifiuto di accesso nei porti (...) è esperibile ricorso giurisdizionale o gerarchico da presentarsi nelle forme e con le modalità previste nelle vigenti disposizioni in materia. A tal fine, nei provvedimenti in parola, notificati al proprietario, all'armatore della nave ovvero al suo rappresentante nello Stato per il tramite del comandante della nave, è indicato il termine entro il quale è possibile ricorrere e l'autorità cui proporre ricorso. La presentazione del ricorso non determina l'automatica sospensione dell'efficacia del provvedimento opposto".

applica immediatamente dopo che la nave sia stata autorizzata a lasciare un porto nel quale abbia subito una terza o una seconda detenzione, ciò in corrispondenza di una delle due ipotesi alternativamente indicate¹⁸.

Fondamentale per il raggiungimento degli scopi prefissati è poi la diffusione alle autorità competenti, agli operatori del settore e al pubblico dei dati relativi alle visite effettuate e alle detenzioni conseguentemente disposte. Nessuna organizzazione sul *Port State Control* può funzionare efficacemente se non vengono regolarmente comunicati i dati raccolti e se questi non sono disponibili rapidamente in qualsiasi momento. La struttura interna degli accordi include perciò organismi e sistemi informatizzati volti a facilitare il flusso degli elementi acquisiti, in modo tale che le autorità preposte abbiano a disposizione ogni notizia utile inerente ai controlli sul naviglio mercantile compiuti in altri porti della regione e possano ricevere assistenza nell'individuazione degli Stati della bandiera che sarebbe opportuno controllare con maggiore accuratezza. Particolare interesse, ancora una volta, desta il sistema di informazioni relativo alle ispezioni predisposto dal *Memorandum* del 1982. Tale sistema viene assicurato dal *Centre administratif des affaires maritimes* (CAAM) di Saint Malo, presso il quale vengono inviati tutti i dati raccolti dagli ispettori dei Paesi partecipanti; esso fornisce le informazioni alle amministrazioni marittime interessate grazie al *Système d'information relatif aux navires contrôlés* (SIRENAC) al quale tutte le suddette amministrazioni sono collegate *on line*¹⁹. Il *Paris MoU* cura altresì la pubblicazione di *Report* annuali, oggi disponibili anche sulla rete telematica Internet²⁰. Notevole importanza riveste in questo senso, soprattutto in relazione all'emissione dei provvedimenti di rifiuto di accesso prima citati, la lista nera (*black list*) stilata a cura del Segretariato del *Memorandum* di Parigi, nella quale sono inseriti i Paesi le cui navi, nel corso dell'ultimo triennio, abbiano fatto registrare una percentuale di detenzioni superiore alla media di tutti gli altri Stati. A partire dal 1999, peraltro, si sono affiancate alla *black list* anche una *white list* ed una *grey list*: nella prima compaiono gli Stati le cui navi hanno una percentuale di detenzione molto bassa ed hanno perciò minori possibilità di essere sottoposti ad ispezione; nella seconda sono invece ricompresi gli Stati che esercitano un *Flag State Control* di qualità intermedia e che devono perciò sentirsi incentivati a svolgere maggiori controlli sulle navi di bandiera, onde evitare l'inserimento nella lista nera²¹.

¹⁸ Il contenuto dell'art. 3.10.5 del *Memorandum* di Parigi del 1982 si trova attualmente trasfuso nella direttiva n. 95/21/CE grazie agli emendamenti a questa introdotti tramite l'art. 1, n. 7 della direttiva n. 2001/106/CE, ed è quindi operativo all'interno dell'ordinamento giuridico comunitario; sul punto si veda più diffusamente *infra*, par. 5.

¹⁹ Si vedano la sez. 3 e l'Allegato 4 del *Paris MoU*.

²⁰ Cfr. il sito www.parismou.org.

²¹ Russo, *A garanzia della sicurezza*, in *Notiziario della Guardia Costiera*, settembre 2000, p. 55 s.; POLLASTRINI, *Le bandiere ombra come minaccia alla security*, in FONDAZIONE MARITTIMA "AMMIRAGLIO MICHELAGNOLI" (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune* cit., p. 142 ss. Stando ai dati pubblicati nell'*Annual Report* del 2006 (diffuso il 5 giugno 2007), per il triennio 2004-2006 figurano nella *black list* Albania, Belize, Bolivia, Brasile, Cambogia, Comore, Corea del Nord, Egitto, Georgia, Honduras, Libano, Marocco, Saint Kitts e Nevis, Saint Vincent e Grenadines, Siria e Slovacchia; la *grey list* include Algeria, Austria, Azerbaigian, Bulgaria, Corea del Sud, Croazia, Dominica, isole Fær Øer, Giamaica, Giappone, India, Irlanda, Lettonia, Lituania, Malaysia, Mongolia, Panama, Polonia, Repubblica Dominicana, Romania, Russia, Thailandia, Tunisia, Turchia, Ucraina e Vanuatu; nella *white list* sono elencati Antigua e Barbuda, Antille Olandesi, Arabia Saudita, Bahamas, Barbados, Belgio, Bermuda, isole Cayman, Cina, Cipro,

3. Limiti applicativi e natura giuridica del *Memorandum di Parigi*.

Sebbene rechino un indubbio contributo al fine di garantire interessi primari per l'intera collettività, i vari *Memorandum*, e tra essi evidentemente lo stesso *Paris MoU*, presentano peraltro diverse lacune e limiti.

Una prima questione riguarda l'ispezione delle navi e il grado di applicabilità delle norme internazionali sul controllo dello Stato del porto. Gli accordi regionali esistenti inducono soltanto all'attuazione concertata delle convenzioni IMO ed ILO rilevanti, senza creare norme nuove e senza imporre alle navi straniere obblighi ulteriori rispetto a quelli previsti dalle normative nazionali dei singoli Stati cui appartengono le autorità marittime ad essi partecipanti. L'applicazione del diritto internazionale convenzionale deve inoltre avvenire senza che le navi battenti bandiera di uno Stato che non sia parte di una o più di tali convenzioni ricevano un trattamento di maggior favore rispetto ad altre navi appartenenti a Stati che invece siano ad esse vincolati. La nave di uno Stato che non abbia stipulato tutte le convenzioni di diritto internazionale marittimo e di diritto internazionale del lavoro sopra riferite può dunque essere ispezionata come le altre immatricolate presso Stati che si siano invece impegnati all'osservanza dei trattati suddetti, ed eventualmente le si può intimare il rispetto di obblighi non assunti dallo Stato di bandiera; in effetti, però, in tutti i casi in cui una tale nave non possa esibire la certificazione richiesta da una convenzione internazionale che non vige per lo Stato della bandiera, l'ispezione dettagliata potrà soltanto stabilire se le condizioni della nave stessa, del suo equipaggiamento e del suo equipaggio presentino un livello di compatibilità sufficiente con le finalità perseguite dalle disposizioni internazionali di riferimento, non potendosi certo chiedere né pretendere la sussistenza di una vera e propria conformità ad esse²². E' del resto un principio ben noto quello secondo il quale le norme pattizie valgono soltanto per gli Stati che le hanno poste in essere, risultando al contrario inefficace un trattato internazionale nei confronti di chi non ne risulti originario contraente o comunque non vi partecipi per adesione o successione²³.

Danimarca, Estonia, Filippine, Finlandia, Francia, Germania, Gibilterra, Grecia, Hong Kong, Iran, Israele, Italia, Kuwait, Liberia, Lussemburgo, Malta, isola di Man, isole Marshall, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Singapore, Spagna, Stati Uniti d'America, Svezia e Svizzera.

²² VAN DER MENSBRUGGHE, *Les navires inférieures aux normes* cit., p. 469; SIMONE, *L'attività di controllo dello Stato del porto a garanzia della sicurezza della navigazione e a tutela dell'ambiente marino dall'inquinamento*, in CICIRIELLO (a cura di), *La protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento* cit., p. 194 s.

²³ SINKONDO, *Droit international public*, Paris, 1999, p. 36; DAILLIER-PELLET, *Droit international public*, 7° ed., Paris, 2002, p. 242 s.; SHAW, *International Law*, 5° ed., Cambridge, 2003, p. 834 s.; SUR, *Droit international des traités*, in COMBACAU-SUR (par le soin de), *Droit international public*, 6° ed., Paris, 2004, p. 152 ss.; TREVES, *Diritto internazionale. Problemi fondamentali*, Milano, 2005, p. 362 ss.; BARIATTI, *L'accordo nel sistema delle fonti e il diritto dei trattati*, in CARBONE-LUZZATTO-SANTA MARIA (a cura di), *Istituzioni di diritto internazionale*, 3° ed., Torino, 2006, p. 85; CASSESE, *Diritto internazionale*, a cura di GAETA, Bologna, 2006, p. 252; CONFORTI, *Diritto internazionale*, 7° ed., Napoli, 2006, p. 79 ss.; DUPUY, *Droit international public*, 8° ed., Paris, 2006, p. 306; SCOVAZZI, *I trattati*, in SCOVAZZI (a cura di), *Corso di diritto internazionale*, II, Milano, 2006, p. 42 s.; TANZI, *Introduzione al diritto internazionale contemporaneo*, 2° ed.,

Un ulteriore problema è poi costituito dalla natura giuridica dell'Accordo di Parigi e degli altri accordi sul *Port State Control*. Si tratta di accordi conclusi non da Stati ma da amministrazioni. Essi sono stati siglati tra autorità marittime e sono dunque accordi amministrativi di natura tecnico-operativa, non soggetti al rispetto delle norme previste dalla Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969 sul diritto dei trattati né delle varie disposizioni costituzionali che in ogni singolo Stato regolano i rapporti internazionali; non occorre neppure che le parti interessate provvedano ad introdurli ufficialmente nei rispettivi ordinamenti giuridici mediante un procedimento formale di ratifica. Non è perciò possibile includere a pieno titolo il *Memorandum* per l'Europa e l'Atlantico del Nord nella categoria degli accordi internazionali veri e propri. Si tratta di uno strumento di *soft law* (del quale peraltro sarebbe difficile negare l'esistenza e l'efficacia) che non ha la forza obbligatoria delle convenzioni di diritto internazionale marittimo e di diritto internazionale del lavoro cui fa riferimento e che non può determinare responsabilità internazionale dello Stato né essere oggetto di ricorso giurisdizionale in caso di inadempimento²⁴. Un accordo di questo tipo si mostra perfettamente operativo perché sostenuto da una volontà politica costante. Di fronte ai limiti così evidenziati, assume assoluto rilievo l'azione normativa svolta dall'Unione europea la quale, dal 1995 in poi, ha emanato delle disposizioni specifiche sui controlli dello Stato del porto chiaramente basate sui principi espressi dal *Memorandum* di Parigi (del quale fanno parte le autorità marittime di ventidue degli attuali ventisette Stati membri)²⁵, ma evidentemente dotate di un'efficacia vincolante, propria degli atti comunitari, che né l'Accordo del 1982 né gli altri vigenti, per i motivi sopra indicati, possono certamente esprimere.

4. Sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento marino e interventi normativi dell'Unione europea.

Pur non essendo formalmente parte del *Memorandum* di Parigi, l'Unione europea partecipa, come detto, al meccanismo da esso approntato, essendo rappresentata dalla Commissione in seno al relativo Comitato²⁶. Tale presenza testimonia l'attenzione che l'Unione stessa, e prima ancora la Comunità, dimostrano ormai da molti anni per i problemi qui presi in considerazione²⁷. Le

Padova, 2006, p. 159 s.

²⁴ Per rilievi in merito si rinvia a VAN DER MENSBRUGGHE, *Les navires inférieures aux normes* cit., p. 469 ss. e a SIMONE, *L'attività di controllo dello Stato del porto* cit., p. 197.

²⁵ Gli Stati membri formalmente esclusi dal *Memorandum* di Parigi (Austria, Lussemburgo, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria) sono in effetti privi di litorale e di strutture portuali marittime, e pertanto comprensibilmente non coinvolgibili in maniera diretta in un *Memorandum of Understanding* sul *Port State Control*; essi sono tuttavia ugualmente chiamati ad uniformarsi, per il tramite della normativa comunitaria rilevante (direttiva n. 95/21/CE, la cui versione consolidata sostanzialmente riproduce, come si avrà modo di sottolineare *infra*, par. 5, il testo dello stesso *Paris MoU*), alle disposizioni contenute nel *Memorandum* di Parigi, ben potendo il naviglio battente bandiera di uno di questi stessi Stati essere sottoposto, dalle autorità portuali di un altro Stato membro, ai controlli ivi previsti.

²⁶ Cfr. *supra*, par. 1 e nota 10.

²⁷ Cfr. al riguardo la ricostruzione compiuta e le considerazioni elaborate da D'HANENS, *La sécurité dans la politique européenne des transports maritimes*, Bruges, 2000 e da NELISSEN, *The Europeanisation of the International Maritime Safety Agenda: Are we Better Off Leaving it*

prime proposte concernenti l'applicazione alle navi che utilizzavano i porti comunitari delle norme internazionali relative alla sicurezza dei trasporti marittimi e alla prevenzione dell'inquinamento risalgono infatti al periodo immediatamente successivo al naufragio della super-petroliera *Amoco Cadiz* (1978) e vennero presentate dalla Commissione allo scopo di evitare distorsioni della concorrenza²⁸; negli stessi anni, la Comunità emanò poi diverse disposizioni finalizzate alla tutela dell'ambiente marino²⁹. La Comunità è inoltre stata sempre fautrice dell'istituzione di un sistema coordinato di controllo nel Continente europeo, auspicando al riguardo un impegno attivo dei propri Stati membri e partecipando essa stessa, tramite la Commissione, alla seconda Conferenza regionale sulla sicurezza marittima del 1982, dai cui lavori sarebbe scaturito il *Paris MoU*.

La convinzione che fosse opportuno trasformare in norme di diritto comunitario i contenuti propri del *Memorandum* di Parigi è stata più volte espressa dalle Istituzioni comunitarie nel corso degli anni '80, soprattutto dal Parlamento europeo, seppure con atti aventi natura meramente politica³⁰. Un passo concreto in tale direzione lo si è avuto però soltanto con l'adozione della direttiva n. 95/21/CE del Consiglio del 19 giugno 1995 relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo)³¹. Si è così

to the IMO?, in DE ZWAAN-JANS-NELISSEN-BLOCKMANS (Eds.), *The European Union. An Ongoing Process of Integration, Liber Amicorum Alfred E. Kellermann*, The Hague, 2004, p. 223 ss.

²⁸ Si veda tra queste la proposta di direttiva del Consiglio relativa all'applicazione, per quanto riguarda le navi che utilizzano i porti della Comunità, di norme internazionali per la sicurezza dei trasporti marittimi e la prevenzione dell'inquinamento [doc. COM(1980) 360 def. del 25 giugno 1980, in *GUCE* n. C 192 del 30 luglio 1980]; su di essa cfr. SOAVE, *L'applicazione della "Convenzione MARPOL"* cit., p. 398 s. e VAN DER MENSBRUGGHE, *Les navires inférieures aux normes* cit., p. 467.

²⁹ Si considerino in proposito, tra le altre, la direttiva n. 79/116/CEE del Consiglio del 21 dicembre 1978 relativa alle condizioni minime necessarie per talune navi cisterna che entrano nei porti della Comunità e che ne escono (*GUCE* n. L 33 dell'8 febbraio 1979), modificata dalla direttiva n. 79/1034/CEE del Consiglio del 6 dicembre 1979 (*GUCE* n. L 315 dell'11 dicembre 1979); e la decisione n. 81/971/CEE del Consiglio del 3 dicembre 1981 che instaura un sistema comunitario di informazione in materia di controllo e riduzione dell'inquinamento marino da idrocarburi (*GUCE* n. L 355 del 10 dicembre 1981), poi sostituita dalla decisione n. 86/85/CEE del Consiglio del 6 marzo 1986, a sua volta modificata con la decisione n. 88/346/CEE del Consiglio del 16 giugno 1988 (*GUCE* n. L 77 del 22 marzo 1986 e n. L 158 del 25 giugno 1988). Per ulteriori dettagli sull'attività normativa posta in essere nel periodo di riferimento si veda DOUAY, *La Communauté "Etat du port"*, in *Revue du marché commun*, 1981, p. 55 ss.

³⁰ Cfr. le risoluzioni del 9 luglio 1982 sui sistemi di aiuti alla navigazione marittima dal litorale e del 21 gennaio 1988 sull'inquinamento del Mare del Nord (*GUCE* n. C 238 del 13 settembre 1982 e n. C 49 del 22 febbraio 1988) nonché in dottrina DAILLIER, *L'évolution du droit international des activités maritimes et le progrès du droit communautaire depuis 1982*, in *Revue trimestrielle de droit européen*, 1987, p. 467 ss. e VAN DER MENSBRUGGHE, *Les navires inférieures aux normes* cit., p. 468.

³¹ Pubblicata in *GUCE* n. L 157 del 7 luglio 1995, essa è stata successivamente emendata dalle direttive n. 98/25/CE, 98/42/CE e 1999/97/CE (*GUCE* n. L 133 del 7 maggio 1998, n. L 184 del 27 giugno 1998 e n. L 331 del 23 dicembre 1999). La direttiva in commento (sulla quale si vedano GRIGOLI, *Recenti, emblematici sviluppi della significativa evoluzione del regime uniforme, comunitario ed interno in merito alla sicurezza dell'esercizio nautico*, in *Diritto dei trasporti*, 1996, p. 45 ss.; ID., *Profili attuativi della politica di sicurezza marittima della*

giunti ad una armonizzazione dell'attività di controllo e verifica dello Stato del porto soprattutto con riferimento alle regole e alle procedure di ispezione, in modo da garantire un livello costante di efficienza in tutti i porti e ridurre drasticamente, al contempo, l'uso selettivo di alcuni porti di destinazione. Nel fare ciò, ci si è avvalsi dell'esperienza acquisita con l'applicazione del *Memorandum* di Parigi; dal momento però che tale atto non ha carattere cogente, il risultato della direttiva "è stato quello di garantire maggiore efficacia e uniformità alle procedure operative di controllo e di rinforzare, con un provvedimento vincolante, l'intero impianto di *Port State Control* attuato dagli Stati membri dell'Unione europea"³².

Il naufragio della petroliera *Erika*, avvenuto il 12 dicembre 1999 al largo delle coste della Bretagna, ha determinato nuovi sviluppi della strategia comunitaria in tema di sicurezza marittima. Più in particolare, con l'adozione del c.d. pacchetto *Erika I*³³, la Commissione ha inteso colmare le lacune più gravi della

Comunità europea, in *Diritto marittimo*, 1997, p. 730 ss.; SALVARANI, *The EC Directive on Port State Control: A Policy Statement*, in *International Journal of Marine and Coastal Law*, 1996, p. 225 ss.) è stata altresì modificata dalla direttiva n. 2001/106/CE, riguardo alla quale si veda la successiva nota 34.

³² ZINI, *La politica dell'Unione europea in materia di sicurezza della navigazione*, in *Notiziario della Guardia Costiera*, settembre 2000, p. 51. Ugualmente rilevanti per l'esercizio dell'attività in esame appaiono inoltre la direttiva n. 93/75/CEE del Consiglio del 13 settembre 1993 relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escano e che trasportano merci pericolose o inquinanti (*GUCE* n. L 247 del 5 ottobre 1993), la direttiva n. 94/57/CE del Consiglio del 22 novembre 1994 relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (*GUCE* n. L 48 del 3 marzo 1995), la direttiva n. 94/58/CE del Consiglio del 22 novembre 1994 concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare (*GUCE* n. L 319 del 12 dicembre 1994), la direttiva n. 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998 relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (*GUCE* n. L 188 del 2 luglio 1998) e il regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo (*GUCE* n. L 64 del 7 marzo 2002). Una ampia ed articolata disamina della normativa comunitaria qui riportata viene fatta da GRIGOLI, *Profili attuativi* cit., p. 717 ss. e da DAGORNE, *Sécurité maritime: état des lieux et dernières avancées de la réglementation européenne*, in *Petites affiches. La loi*, 2000, p. 4 ss.

³³ Si tratta, più precisamente, della Comunicazione della Commissione del 21 marzo 2000 in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi [doc. COM(2000) 142-1 def., in *GUCE* n. C 212 del 25 luglio 2000]; ad essa ha fatto seguito la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio dell'8 dicembre 2000 in merito alla seconda serie di provvedimenti comunitari in tema di sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera *Erika* [c.d. pacchetto *Erika II*, doc. COM(2000) 802-1 def., in *GUCE* n. C 120 del 24 aprile 2001], non strettamente rilevante però per quanto concerne il *Port State Control*. Cfr. in proposito FERRARO, *Le azioni della UE per combattere l'inquinamento marino e il caso Erika*, in *Riv. giur. ambiente*, 2000, p. 865 ss.; ID., *La strategia della Comunità europea in materia di sicurezza marittima*, in *Rivista marittima*, 2001, p. 179 ss.; BERGOT, *Safety and Environment*, Relazione svolta alla VIII Conferenza della *European Maritime Law Organization* su "Port Competition" (Genova, 5 maggio 2000), in *Diritto marittimo*, 2001, p. 189 ss.; ROCHE, *Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures: les derniers développements communautaires*, in *Revue du marché commun et de l'Union européenne*, 2003, p. 600 ss.; CALIGIORE, *Misure per garantire la sicurezza ambientale dei traffici marittimi dopo il naufragio della m/c Prestige*, in AA.VV., *La sicurezza in mare. Interrogativi urgenti e proposte dopo il caso Prestige*, Atti del Seminario internazionale (Palermo, 15 marzo 2003), Palermo, 2004, p. 20 ss.; POLI, *La responsabilità per danni da inquinamento transfrontaliero nel*

direttiva n. 95/21, proponendo una sua modifica sostanziale consistente nell'aumento dei controlli nei porti, nella messa al bando delle navi *sub-standard* (con contestuale predisposizione di una lista nera delle navi cui deve essere impedito l'accesso nelle acque poste sotto la giurisdizione dell'Unione) e nel rafforzamento delle ispezioni sulle navi a rischio. Gli emendamenti appena accennati sono stati apportati con l'emanazione della direttiva n. 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001³⁴, il cui punto di forza è per l'appunto dato dall'istituzione di una procedura di messa al bando per le navi che siano state sottoposte a detenzione varie volte nei due o tre anni precedenti e che siano inserite nella *black list* predisposta dal *Paris MoU*. L'art. 2 della direttiva n. 106 ha posto l'obbligo per gli Stati membri di recepire le nuove disposizioni in materia di controllo dello Stato di approdo entro il 22 luglio 2003³⁵; un ennesimo disastro ecologico, causato dalla petroliera *Prestige* (naufragata il 13 novembre 2002 nello spazio di mare antistante le coste della Galizia), ha peraltro mostrato con drammatica evidenza quanto fosse importante anticipare il più possibile l'applicazione di queste misure senza dover necessariamente giungere a ridosso della data di scadenza o, peggio, oltrepassarla³⁶.

Il 23 novembre 2005 la Commissione ha inoltre presentato il c.d. terzo pacchetto *Erika III* sulla sicurezza marittima nel quale, al fine di ristabilire condizioni durevoli di sana concorrenza per tutti gli operatori che rispettano le norme internazionali, sono state inserite sette proposte, tuttora in discussione, destinate a realizzare una migliore prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento ed una più efficiente gestione delle conseguenze derivanti dagli incidenti medesimi. Di particolare interesse appaiono i progetti di direttiva relativi al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime nonché al

diritto comunitario e internazionale, Milano, 2006, p. 157 ss.

³⁴ In *GUCE* n. L 19 del 22 gennaio 2002 (cfr. su di essa ROCHE, *Prévention et lutte contre la pollution des mers* cit., p. 600 ss.). Si vedano altresì le modifiche apportate dalla direttiva n. 2002/84/CE, in *GUCE* n. L 324 del 29 novembre 2002.

³⁵ Alla data del 30 novembre 2007, gli unici Stati membri a non aver trasposto nel proprio ordinamento interno la direttiva n. 2001/106/CE risultano essere Austria, Bulgaria, Irlanda, Lussemburgo, Repubblica Ceca, Romania e Svezia. Non hanno recepito la direttiva n. 95/21/CE i medesimi Stati di cui sopra con l'aggiunta della Finlandia.

³⁶ Per fornire un contributo in tal senso ed inviare un chiaro messaggio agli armatori e agli Stati di bandiera interessati affinché si adeguassero rapidamente alle nuove norme sulla sicurezza marittima, la Commissione, su iniziativa del Commissario ai Trasporti Loyola de Palacio del Valle-Lersundi, ha pubblicato, nell'Allegato II alla Comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio del 3 dicembre 2002 sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera *Prestige* [doc. COM(2002) 681 def., riprodotto in CICIRIELLO (a cura di), *La protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento* cit., p. 263 ss.] e in anticipo rispetto al termine di recepimento della direttiva n. 106, una lista nera indicativa delle navi che sarebbero state bandite dai porti comunitari se gli ultimi emendamenti alla direttiva n. 95/21 fossero già entrati in vigore alla data dell'incidente; tale lista è stata stabilita sulla base delle informazioni diffuse dal *Paris MoU* e reperibili presso la banca dati EQUASIS (sulla quale cfr. *infra*, nota 48). La Commissione ha dunque identificato, per un periodo di prova compreso tra il 1° dicembre 1999 e il 1° dicembre 2002, un totale di sessantasei navi battenti tredici diverse bandiere, alle quali sarebbe stato rifiutato l'accesso ai porti dell'Unione ai sensi della direttiva n. 2001/106 [cfr. CICIRIELLO (a cura di), *La protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento* cit., p. 281 ss.].

controllo da parte dello Stato di approdo. La prima proposta mira a rendere più severe e rigorose le modalità di rilascio delle bandiere, dovendo gli Stati membri vigilare efficacemente affinché le navi battenti la loro bandiera rispettino le convenzioni internazionali di settore e dotarsi di una amministrazione marittima che applichi adeguatamente i criteri di qualità³⁷. La seconda e la terza proposta sono invece destinate a rafforzare le disposizioni vigenti sulle società di classificazione e sul controllo dello Stato del porto: a quest'ultimo riguardo, si intende procedere ad una rifusione della direttiva n. 95/21 che permetta di chiarire e rendere più leggibile il suo contenuto, visto che le numerose modifiche subite nel tempo hanno reso il testo particolarmente complesso, e di rafforzare e migliorare il regime di controllo da essa disciplinato³⁸.

5. La trasposizione dei contenuti del *Memorandum di Parigi nell'ordinamento comunitario.*

Dal dettato normativo della direttiva n. 95/21/CE, valutato nel suo tenore attuale, si evince con innegabile chiarezza che la "comunitarizzazione" del *Memorandum of Understanding* per l'Europa e l'Atlantico del Nord è ormai pressoché completa³⁹. Fulcro della nuova disciplina sono gli artt. 5, 6 e, soprattutto, 7, 7 *bis*, 7 *ter* e 9.

L'art. 5 stabilisce tra l'altro, per le autorità competenti degli Stati membri, impegni di ispezione conformi a quanto disposto nell'art. 1.3 del *Paris MoU*⁴⁰: si parla infatti di un numero complessivo di ispezioni di navi, eseguite ogni anno, pari ad almeno il 25% del numero medio annuo di singole navi approdate nei porti degli Stati membri, calcolato in base agli ultimi tre anni civili per i quali sono disponibili statistiche. L'art. 6 (Procedure d'ispezione) autorizza il personale preposto al controllo dei certificati e della documentazione elencati nell'Allegato II della direttiva n. 95/21 (e corrispondente all'elenco di cui alla sez. 2 dell'Allegato 1 del *Memorandum di Parigi*, dedicato alle *Port State Control Procedures*) nonché all'esame di tutti i certificati e i documenti pertinenti richiesti dalle convenzioni IMO ed ILO applicabili (indicate dall'art. 2 della direttiva in modo analogo all'art. 2.1 del *Paris MoU*)⁴¹. Si prevede altresì la necessità di un'ispezione più dettagliata con ulteriore verifica della

³⁷ Doc. COM(2005) 586 def. del 23 novembre 2005, non ancora pubblicato sulla *GUUE*. Il dibattito interistituzionale relativo all'approvazione di tale proposta è ancora in fase di svolgimento. Il 29 marzo 2007 il Parlamento europeo, esprimendo il proprio parere in prima lettura nell'ambito della procedura di codecisione, ha adottato alcuni emendamenti al testo; si è in attesa della valutazione che la Commissione potrà esprimere in merito agli emendamenti stessi.

³⁸ Doc. COM(2005) 588 def. del 23 novembre 2005, non ancora pubblicato sulla *GUUE*. Dopo il parere reso in prima lettura dal Parlamento europeo il 25 aprile 2007 (procedura di codecisione), è stato raggiunto in seno al Consiglio (seduta n. 2805 del 7 giugno 2007) un accordo politico per definire una posizione comune previa messa a punto del testo.

³⁹ POLI, *La responsabilità per danni da inquinamento transfrontaliero* cit., p. 153.

⁴⁰ Cfr. *supra*, par. 2.

⁴¹ Vengono cioè menzionate le Convenzioni LL 1966, TONNAGE 1969, COLREG 1972, MARPOL 1973, MARPOL PROT. 1978, SOLAS 1974, STCW 1978, CLC 1992 nonché la Convenzione ILO n. 147 del 1976.

conformità ai requisiti operativi di bordo qualora esistano “fondati motivi” per ritenere che le condizioni della nave, delle sue dotazioni o dell’equipaggio non corrispondono a quanto indicato dalle convenzioni rilevanti: l’Allegato III della direttiva contiene al riguardo esempi ancora una volta sostanzialmente equivalenti a ciò che viene indicato dal *Memorandum* del 1982 (art. 3.1 e sez. 4 dell’Allegato 1)⁴².

Assai rilevanti sono inoltre gli artt. 7 (Ispezione estesa obbligatoria di talune navi), 7 *bis* (Procedura in caso di impossibilità ad effettuare l’ispezione di talune navi) e 7 *ter* della direttiva n. 95/21. Tale ultima norma, inserita dall’art. 1, n. 7 della direttiva n. 106, disciplina più in particolare i provvedimenti di rifiuto di accesso. A causa delle loro condizioni precarie, della loro bandiera e dei loro precedenti, diverse navi (fra queste, in particolare, quelle battenti bandiera di uno Stato definito “ad altissimo rischio” e per questo riportato nella *black list* contenuta nell’*Annual Report* del *Memorandum* di Parigi) rappresentano infatti un problema manifesto per la sicurezza in mare e per l’ambiente marino. E’ parso dunque opportuno impedire loro l’ingresso nei porti della Comunità, a meno di comprovare che non vi siano pericoli, per cui sono state precisate le procedure da seguire per l’emanazione dei suddetti provvedimenti e per la revoca dei medesimi.

L’art. 7 *ter* afferma che lo Stato membro deve vigilare affinché siano oggetto di un provvedimento di rifiuto di accesso ai suoi porti le navi classificate in una delle categorie specificate nell’Allegato XI, sez. A della medesima direttiva n. 95/21 (anch’esso introdotto *ex novo* dalla direttiva n. 106), cioè a dire gasiere e chimichiere, navi portarinfusa, petroliere e navi passeggeri, qualora esse battano bandiera di uno Stato che figuri nella lista nera pubblicata nell’*Annual Report* del *Paris MoU* e siano state sottoposte a fermo per più di due volte nei ventiquattro mesi precedenti in un porto di uno Stato membro la cui autorità marittima sia firmataria del *Memorandum* stesso; oppure qualora battano bandiera di uno Stato definito “ad altissimo rischio” o “ad alto rischio” ai sensi della suddetta lista nera, e siano state fermate più di una volta nei trentasei mesi precedenti nel porto di uno Stato membro o anche di uno Stato non membro, le cui autorità marittime siano però sempre firmatarie del *Paris MoU*⁴³. La misura si applica dal momento in cui la nave è stata autorizzata a lasciare il porto dove è stato disposto il secondo o il terzo fermo; l’accesso, peraltro, può essere consentito in caso di forza maggiore, per motivi primari di sicurezza o per ridurre o minimizzare il rischio di inquinamento, a patto che il proprietario, l’armatore o il comandante abbiano adottato accorgimenti adeguati che soddisfino le richieste dell’autorità competente dello Stato membro per garantire un accesso sicuro⁴⁴.

L’Allegato XI, sez. B reca in dettaglio le procedure cui devono attenersi gli Stati membri relativamente al rifiuto di accesso nei porti della Comunità. Ai sensi di tale Allegato, in presenza delle condizioni di cui all’art. 7 *ter*, l’autorità

⁴² Cfr. *supra*, par. 2 e nota 13, nonché ROCHE, *Prévention et lutte contre la pollution des mers* cit., p. 601.

⁴³ In senso analogo dispone l’art. 3.10.5 del *Memorandum* di Parigi, a proposito del quale si veda anche *supra*, par. 2.

⁴⁴ Cfr. l’art. 11, par. 6 della direttiva n. 95/21 nonché ROCHE, *Prévention et lutte contre la pollution des mers* cit., p. 601 e MONTEBELLO, *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control* cit. (www.giureta.unipa.it).

competente del porto nel quale è pronunciato il secondo o il terzo fermo della nave deve informare per iscritto il comandante e il proprietario o l'armatore del provvedimento di rifiuto pronunciato nei confronti della nave stessa; l'autorità competente informa dell'impedimento anche lo Stato di bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, la Commissione delle Comunità europee⁴⁵, il CAAM di Saint Malo e il Segretariato del *Paris MoU*. Il provvedimento in esame scatta non appena la nave è stata autorizzata a lasciare il porto, previa correzione delle carenze che hanno causato il fermo.

Per ottenere la revoca del provvedimento di rifiuto di accesso, il proprietario o l'armatore devono rivolgere domanda formale all'autorità competente dello Stato membro che lo ha emanato, corredandola con una dichiarazione dell'amministrazione dello Stato della bandiera attestante la piena conformità della nave alle disposizioni applicabili delle convenzioni internazionali. La domanda di revoca va altresì corredata eventualmente con un certificato della società presso la quale la nave è classificata, attestante la conformità di quest'ultima alle norme specificate dalla società in questione⁴⁶. Il provvedimento in parola può essere revocato solo a seguito di una nuova ispezione effettuata, in un porto concordato, da ispettori dell'autorità competente dello Stato membro che ha negato l'accesso, dopo aver fornito a detto Stato elementi di prova sufficienti a dimostrare la piena conformità della nave alla normativa internazionale. Se il porto prescelto è situato in territorio comunitario, l'autorità competente dello Stato membro del porto di destinazione, previo accordo con l'autorità competente dello Stato membro che ha emanato il provvedimento di rifiuto, può autorizzare la nave a raggiungere il porto in questione al solo scopo di verificare che essa ottemperi alle condizioni sopra specificate. Il nuovo controllo consiste in un'ispezione estesa che riguardi quantomeno gli elementi indicati nell'Allegato V, sez. C della direttiva n. 95/21 (Allegato modificato dalla direttiva n. 106)⁴⁷; i costi derivanti da tale ispezione sono a totale carico del proprietario o dell'armatore.

Se i risultati dell'ispezione estesa soddisfano lo Stato membro, il rifiuto di accesso è revocato e il proprietario o l'armatore della nave ne devono essere informati per iscritto. L'autorità competente informa della sua decisione, con comunicazione scritta, anche lo Stato della bandiera, la società di classificazione interessata, gli altri Stati membri, la Commissione, il CAAM e il Segretariato del *Memorandum* di Parigi. Le informazioni relative alle navi cui è

⁴⁵ L'informativa alla Commissione è motivata proprio dal fatto che quest'ultima deve pubblicare ogni sei mesi i dati relativi alle navi alle quali è stato rifiutato l'accesso ai porti comunitari in applicazione dell'art. 7 *ter*.

⁴⁶ Si veda l'art. 10, par. 1 della direttiva n. 95/21/CE, come introdotto dall'art. 1, n. 10 della direttiva n. 2001/106/CE.

⁴⁷ L'Allegato V, sez. C dettaglia per ciascuna categoria di nave (gasiere, chimichiere, portarinfusa, petroliere e navi passeggeri, peraltro menzionate negli stessi termini usati dall'art. 8.2 dell'Allegato 1 del *Paris MoU* e riportati nella precedente nota 14) quali siano gli elementi da controllare. Per tutte le categorie di nave, tuttavia, è previsto che l'ispezione debba riguardare: il *black out* e avvio del generatore di emergenza; l'illuminazione di emergenza; il funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due manichette antincendio collegate alla linea antincendio principale; il funzionamento delle pompe di sentina; la chiusura delle porte a tenuta stagna; la messa in mare di un'imbarcazione di salvataggio; la prova di arresto di emergenza a distanza (caldaie, pompe di ventilazione e combustibile); le prove dell'apparecchio di governo, compreso quello ausiliario; l'ispezione dell'alimentazione di emergenza per gli impianti radio; l'ispezione e la verifica del separatore nella sala macchine.

stato rifiutato l'accesso nei porti della Comunità sono rese disponibili nel sistema informativo SIRENAC, sono oggetto di pubblicità nel quadro del sistema di informazioni EQUASIS⁴⁸ e sono rese pubbliche ai sensi delle disposizioni dell'art. 15 e dell'Allegato VIII della direttiva n. 95/21, il primo modificato e il secondo introdotto dalla direttiva n. 2001/106⁴⁹.

Altrettanto significativo è infine l'art. 9 (Riparazioni e fermo), nel quale si ribadiscono, così come disposto dal *Paris MoU*, il potere, per l'autorità competente, di accertarsi che vengano corrette le carenze riscontrate in seguito ad ispezione semplice o estesa; e di trattenere discrezionalmente la nave in porto laddove tali carenze rappresentino un evidente pericolo per la sicurezza, la salute o l'ambiente. Rimangono peraltro confermati l'obbligo in capo alla suddetta autorità di informare immediatamente per iscritto, in seguito al fermo, l'amministrazione di bandiera della nave o, in subordine, il console o la più vicina rappresentanza diplomatica dello Stato di immatricolazione della nave stessa; e il diritto, per il proprietario, l'armatore o il suo rappresentante, di esperire ricorso avverso la decisione di fermo, senza tuttavia che la proposizione del ricorso medesimo possa sospendere la misura adottata⁵⁰.

6. Conclusioni.

L'instaurazione di un apparato sul *Port State Control* predisposto su scala regionale ed attivo nelle aree in cui si trovano le principali rotte commerciali del pianeta, rappresenta, come è del tutto evidente, un mero punto di partenza verso la realizzazione di una vera e propria rete di controllo globale che sia in grado di favorire un proficuo scambio di informazioni tra i vari operatori ed una armonizzazione ottimale sia a livello procedurale sia a livello di istruzione professionale. Soltanto con la raccolta e la circolazione di dati e statistiche continuamente aggiornati tra i Segretariati dei *Memorandum* si può in effetti ottenere un significativo incremento delle conoscenze sulla navigazione *sub-standard*; conoscenze che, tra l'altro, non si limitano ad esprimere una utilità fine a se stessa, ma offrono alla comunità marittima l'opportunità di poter analizzare meglio le cause di incidenti e disastri e di poter così agire a scopo preventivo in modo estremamente più preciso e concreto⁵¹. Non è quindi un caso che l'IMO si adoperi molto attivamente per sostenere i suoi Stati membri

⁴⁸ Il sistema di informazioni EQUASIS è stato istituito con il *Memorandum* di Londra del 17 maggio 2000, firmato dalle autorità marittime di Francia, Giappone, Regno Unito, Singapore, Spagna e Stati Uniti d'America nonché dalla Direzione generale Energia e Trasporti della Commissione delle Comunità europee. Suo scopo principale è la raccolta e la diffusione di informazioni, anche tramite la rete Internet (sito www.equasis.org), relative agli *standard* di sicurezza e qualità posseduti dalle flotte mercantili mondiali. Auspicato dalla Dichiarazione di Vancouver del 25 marzo 1998, emanata al termine della prima Conferenza ministeriale congiunta dei *Memorandum* di Parigi e di Tokyo sul *Port State Control*, tale sistema esprime una struttura interna basata su un *Supervisory Committee*, su una *Management Unit*, su una *Technical Unit* situata presso il CAAM di Saint Malo, e su un *Editorial Board*.

⁴⁹ MONTEBELLO, *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control* cit. (www.giureta.unipa.it).

⁵⁰ Art. 10, par. 1 della direttiva n. 95/21 (*supra*, nota 46). Si veda in proposito ROCHE, *Prévention et lutte contre la pollution des mers* cit., p. 601.

⁵¹ HOPPE, *Port State Control. An Update on IMO's Work* cit., p. 7.

negli sforzi tesi a contrastare il fenomeno del trasporto non sicuro, avendo cooperato e cooperando ancora oggi nel negoziato e nella conclusione dei vari accordi regionali; questo supporto si rivela importante soprattutto nel caso dei *Memorandum* definiti in epoca più recente, nei quali la maggior parte delle autorità coinvolte, appartenendo a Paesi in via di sviluppo, ha particolare bisogno di *expertise* e di sostegno finanziario per i corsi di formazione e di aggiornamento degli ispettori. L'IMO ha dunque sviluppato nel tempo un progetto completo di assistenza al *Port State Control* per la concertazione delle operazioni di verifica, lo sviluppo delle capacità connesse alle risorse umane disponibili e il coordinamento nella reciproca diffusione delle notizie.

I contenuti espressi dai vari accordi e da quello del 1982 in particolare, sia pure con le differenze dovute al maggiore o minore grado di collaborazione tra le autorità marittime interessate che si è poi tradotto in discipline più o meno dettagliate, appaiono tutto sommato congrui a fornire una risposta valida, dal punto di vista sia preventivo sia repressivo, al problema della sicurezza marittima e della protezione ambientale, o perlomeno sembrano idonei a garantire una vigilanza minima accettabile; è invece nella natura giuridica degli accordi stessi che va rinvenuto l'elemento di debolezza dell'intero meccanismo integrato da questi predisposto. L'obiettivo di contribuire a ridurre drasticamente il trasporto marittimo non in regola nelle acque soggette alla giurisdizione delle autorità coinvolte, di migliorare l'osservanza della normativa internazionale rilevante in materia di sicurezza marittima, tutela dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi, di definire criteri comuni di controllo delle navi da parte degli Stati di approdo e di rendere concordanti le procedure di ispezione e di fermo, risulta in effetti seriamente ostacolato ed oggettivamente frenato proprio a causa del valore intrinseco dei *Memorandum of Understanding*, atti non suscettibili, per i motivi precedentemente già evidenziati⁵², di essere inclusi tra le fonti internazionali tipiche e vincolanti.

L'unica eccezione attualmente riscontrabile in proposito è rappresentata proprio dal *Paris MoU*. Essendo state sostanzialmente trasfuse nell'ordinamento comunitario tramite le direttive n. 95/21/CE e 2001/106/CE, le norme del *Memorandum of Understanding* per l'Europa e l'Atlantico del Nord hanno evidentemente assunto una posizione privilegiata tra tutte quelle dettate dagli accordi sul *Port State Control*; le direttive suddette si rivelano perciò un mezzo singolare per garantire un'attuazione efficace ed omogenea, addirittura più estesa rispetto agli spazi territoriali di stretta competenza dell'Accordo del 1982, dei principi di *safety* enunciati dal *Memorandum* stesso, al punto da renderli elementi centrali nella politica comunitaria dei trasporti e dell'ambiente⁵³. In futuro sembra oltretutto prefigurarsi una netta intensificazione dell'attività fin qui intrapresa, ben oltre le soglie fissate dal *Memorandum* di Parigi. L'art. 5 del progetto di direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo del 2005⁵⁴ prevede infatti l'introduzione di un nuovo regime di ispezione che non sarà più basato sulla soglia quantitativa del 25% di navi per Stato membro ma su un obiettivo comune, consistente nel visitare

⁵² Cfr. *supra*, par. 3.

⁵³ In questi termini si esprime l'8° considerando della direttiva n. 95/21.

⁵⁴ Doc. COM(2005) 588 def., menzionato *supra*, nota 38.

tutte le navi che fanno scalo nei porti dell'Unione, effettuando un numero maggiore di controlli sulle navi considerate a rischio ed alleggerendo al contempo gli obblighi di ispezione per quelle che possiedono alti *standard* di qualità.

E' evidentemente ancora troppo presto per capire quali saranno gli sviluppi futuri conseguenti all'adozione delle norme comunitarie richiamate; non è infatti possibile prevedere i risultati che ne deriveranno sul piano concreto né è possibile dire con certezza che esse potranno evitare in futuro il ripetersi dei disastri ecologici cui purtroppo abbiamo assistito anche di recente. Non mancano limiti connessi al loro ambito di applicazione: quanto previsto dalle direttive n. 95/21 e 2001/106 vale unicamente per le navi e gli equipaggi che approdano nei porti o negli impianti *off-shore* degli Stati membri della Comunità o che sono ancorate al largo di tali porti o impianti, per cui un provvedimento di fermo o di rifiuto di accesso non può essere deciso per navi che siano solo in transito nelle acque comunitarie⁵⁵. Tuttavia, si può dire senza dubbio fin da adesso che, rispetto al ruolo svolto dalle varie autorità marittime a livello internazionale nell'ambito dei diversi accordi esistenti sul *Port State Control* (primo fra tutti l'Accordo di Parigi), l'attività dei quali, come si ripete, non è priva di restrizioni e problemi applicativi, l'azione normativa posta in essere dall'Unione europea, coniugando l'esperienza pratica acquisita nell'esecuzione di tale Accordo con l'efficacia tipica degli atti comunitari derivati a carattere vincolante, appare certamente adatta ad assicurare l'armonizzazione delle regole e delle procedure di ispezione e di fermo di una nave da parte degli Stati di approdo e a garantire un livello costante di efficienza in tutti i porti⁵⁶.

L'esercizio del *Port State Control* risultante dal *Paris MoU* si giova pertanto, nella sua concreta manifestazione, dei principi della diretta applicabilità, dell'efficacia diretta e del primato del diritto comunitario nonché della sindacabilità giurisdizionale dell'eventuale comportamento inadempiente dello Stato membro derivante dal mancato o incompleto recepimento delle direttive menzionate⁵⁷; l'adeguamento degli obblighi di ispezione degli Stati membri alla luce degli sviluppi all'interno del *Memorandum* e degli emendamenti prodottisi con riguardo alle convenzioni IMO ed ILO, al *Memorandum* stesso, alle risoluzioni adottate dagli organismi internazionali competenti e a qualsiasi altro strumento internazionale di settore viene inoltre garantito, ai sensi dell'art. 19 della direttiva n. 95/21⁵⁸, dalla Commissione, con l'assistenza, secondo quanto

⁵⁵ Si vedano in proposito l'art. 3, par. 1 della direttiva n. 95/21/CE nonché ROCHE, *Prévention et lutte contre la pollution des mers* cit., p. 601.

⁵⁶ Cfr. il 14° considerando della direttiva n. 95/21/CE.

⁵⁷ Per una approfondita analisi dei principi citati si rinvia, da ultimo e per tutti, a DANIELE, *Diritto dell'Unione europea. Sistema istituzionale-Ordinamento-Tutela giurisdizionale-Competenze*, 2° ed., Milano, 2007, pp. 181 ss., 194 ss., 216 ss. e 234 ss.

⁵⁸ L'art. 19 della direttiva n. 95/21/CE (Procedura di modifica), dispone più precisamente che la direttiva stessa possa "(...) essere modificata per: a) adeguare gli obblighi di cui all'articolo 5, esclusa la percentuale del 25% di cui al paragrafo 1, ed agli articoli 6, 7, 7 bis, 7 ter, 8, 15 e 17, nonché gli allegati contemplati dai predetti articoli sulla base dell'esperienza acquisita nell'attuazione della presente direttiva e tenendo conto degli sviluppi nell'ambito del MOU; b) adeguare gli allegati per tener conto degli emendamenti apportati alle convenzioni, ai protocolli, ai codici, alle risoluzioni dei relativi organismi internazionali e al MOU e già entrati in vigore; c) aggiornare, nell'articolo 2, punto 1), l'elenco delle convenzioni internazionali

stabilito dall'art. 18 della stessa direttiva n. 21 come modificato dall'art. 1, n. 16 della direttiva n. 2001/106 e dall'art. 4, n. 3 della direttiva n. 2002/84⁵⁹, del Comitato di regolamentazione per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato da navi (c.d. Comitato COSS)⁶⁰. L'apparato normativo in tal modo predisposto rappresenta, nel panorama odierno, un segnale sicuramente circoscritto, ma deciso ed importante, forse uno dei pochi realmente incisivi, per tentare di giungere ad una reale sicurezza della navigazione e ad una effettiva protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento.

Data di pubblicazione: 7 dicembre 2007.

rilevanti ai fini della presente direttiva. (...)”.

⁵⁹ Sulla direttiva n. 2002/84/CE si rinvia *supra*, nota 34.

⁶⁰ Il Comitato COSS è stato istituito dall'art. 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002 (in *GUCE* n. L 324 del 29 novembre 2002); esso opera nel rispetto di quanto previsto dagli artt. 5 e 7 della decisione n. 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, pubblicata in *GUCE* n. L 184 del 17 luglio 1999.