

Progetto ISIDE

Report di sintesi sul quadro normativo di riferimento

1. Identificazione del rapporto

Rapporto n.	1/2019 Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera
Periodo di riferimento	Dal 01/07/2019 al 31/10/2019

2. Identificazione del partner

Nome del partner	P3 – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera
Budget del partner	
Importo speso nel periodo	

3. Identificazione del Progetto

Titolo	Progetto ISIDE – Innovazione per la Sicurezza DEL mare
Acronimo	ISIDE
CUP	F54D18000120006
Capofila	Cirem – Dipartimento Scienze Economiche e Aziendali - Università di Cagliari -
Asse	2
Durata	31/05/2019 al 30/05/2022
Budget	€ 2.300.000,01

4. Rapporto avanzamento attività

Numero fase o componente: Attività T 1.1.1	Titolo fase o componente: Report di sintesi sul quadro normativo di riferimento
Mese inizio: 01/07/2019	Mese fine: 31/10/2019
Partner responsabile: P3 – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera	Ruolo del Partner nella fase o componente: Responsabile
<p>Obiettivi raggiunti: è stato fornito un quadro completo ed approfondito sulla normativa internazionale, europea, nazionale e locale afferente il settore della comunicazione mare-terra, con specifico riferimento agli strumenti Information and Communications Technology (insieme dei metodi e delle tecniche utilizzate nella trasmissione, ricezione ed elaborazione di dati e informazioni), di seguito ICT.</p>	

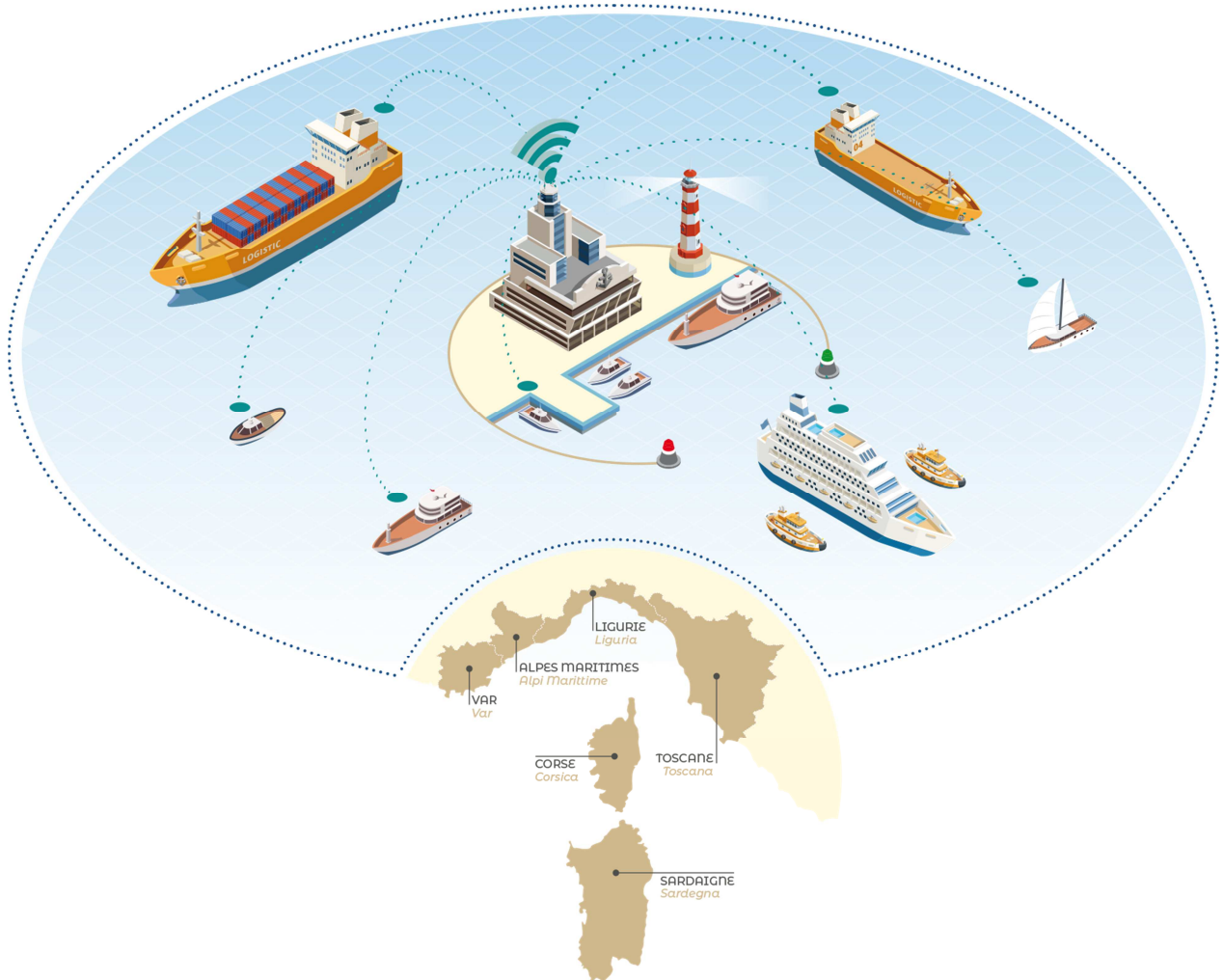
Attività svolte: (Descrizione dettagliata)
Azione 1 Ricerca della normativa di settore
Azione 2 Raccolta e catalogazione della normativa di settore
Azione 3 Analisi dottrinale ed evoluzione giurisprudenziale della normativa di settore
Rispetto del cronogramma: il report è stato redatto entro le tempistiche previste, inviato al partner capofila (P1 - CIREM Università di Cagliari) per la successiva condivisione/estensione agli altri partner coinvolti (P2 – SIIT, P4 - AdSP MTS, P5 - AdSP MS, P6 - NA.VI.GO., P7 - CCI 2B, P8 – CCI V)
Prestazione di servizi: NEGATIVO
Metodologie: analisi dottrinale ed evoluzione giurisprudenziale della normativa di settore
Incontri / Missioni: NEGATIVO
Prodotti: NEGATIVO
Criticità specifiche: NEGATIVO
Rispetto della normativa in materia di appalti pubblici: NON APPLICABILE
Rispetto della normativa ambientale: NON APPLICABILE
Pari opportunità: NON APPLICABILE
Target Group: NON APPLICABILE

Genova, 30/11/2019

IL CAPO REPARTO OPERATIVO
 C.V. (CP) Giuseppe BONELLI

Report di sintesi sul quadro normativo di riferimento

Analisi dottrinale ed evoluzione giurisprudenziale della normativa di settore



Sommario

GLOSSARIO	6
DIRITTO INTERNAZIONALE	9
DIRITTO COMUNITARIO	13
DIRITTO NAZIONALE	15
NORMATIVA LOCALE	19
Contatti	21

GLOSSARIO

Accesso: il fatto di rendere accessibili risorse o servizi di un operatore a determinate condizioni, su base esclusiva o non esclusiva, per la fornitura di servizi di comunicazione elettronica, che comprendono l'accesso:

- agli elementi della rete e alle risorse correlate, ivi compreso l'accesso alla rete locale;
- all'infrastruttura fisica, ai pertinenti sistemi software, tra cui i sistemi di supporto operativo;
- ai servizi di traduzione del numero o a sistemi che svolgano funzioni analoghe;
- alle reti fisse e mobili, in particolare per il roaming tra operatori mobili;
- ai sistemi di accesso condizionato per i servizi di televisione digitale;
- ai servizi di rete privata virtuale.

AIS: *Automatic Identification System.*

Apparato radio elettrico: un trasmettitore, un ricevitore o un ricetrasmettitore destinato a essere applicato in una stazione radioelettrica. In alcuni casi l'apparato radioelettrico può coincidere con la stazione stessa.

DSC: *Digital Selective Calling.*

ELT: *Emergency Locator Transmitter.*

EPIRB: dall'inglese *Emergency Position-Indicating Radio Beacon.*

Fornitura di una rete di comunicazione elettronica: la realizzazione, la gestione, il controllo o la messa a disposizione di una rete di comunicazione elettronica.

GMDSS: Global Maritime Distress Safety System, il sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare è un sistema di comunicazioni radio a copertura globale concepito per la sicurezza marittima, ma che integra anche funzioni di telecomunicazione, e permette di inviare e ricevere messaggi in tempo reale.

IALA: *International Association of Lighthouse Authorities.*

Imbarcazione da diporto: ogni unità da diporto con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666.

IMO: *International Maritime Organization* è un istituto specializzato delle Nazioni Unite incaricato di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione marittima internazionale al fine di promuovere la progettazione e

lo sviluppo del trasporto marittimo internazionale rendendolo più sicuro ed ordinato.

INMARSAT: *International Maritime Satellite Organization*, è un gestore britannico di servizi per telecomunicazioni mobili satellitari.

Interconnessione: il collegamento fisico e logico delle reti di comunicazione.

Interferenze dannose: interferenze che pregiudicano il funzionamento di un servizio di radionavigazione o di altri servizi di sicurezza o che deteriorano gravemente, ostacolano o interrompono ripetutamente un servizio di radiocomunicazione che opera conformemente alle normative comunitarie o nazionali applicabili.

Banda larga: l'ambiente tecnologico costituito da applicazioni, contenuti, servizi ed infrastrutture, che consente l'utilizzo delle tecnologie digitali ad elevati livelli di interattività.

Moto d'acqua: ogni unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.

Natante da diporto: ogni unità da diporto a remi ovvero con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, con esclusione delle moto d'acqua.

Nave: si intende quella definita dal Codice della navigazione, con particolari limitazioni per quelle militari e quelle appartenenti alle forze di polizia di Stato.

Nave da diporto maggiore: ogni unità da diporto con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza superiore alle 500 Gross Tonnage (GT), ovvero a 600 Tonnellate di Stazza Lorda (TSL).

Nave da diporto minore: ogni unità da diporto con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza fino a 500 GT ovvero a 600 TSL.

NAVTEX: *NAVigational TEXT Messages*.

PLB: *Personal Locator Beacon*.

Rete pubblica di comunicazione: una rete di comunicazione elettronica utilizzata interamente o prevalentemente per fornire servizi di comunicazione elettronica accessibili al pubblico.

Rete telefonica pubblica: una rete di comunicazione elettronica utilizzata per fornire servizi telefonici accessibili al pubblico, che consente il

trasferimento di comunicazioni vocali e altre forme di comunicazione, quali il facsimile e la trasmissione di dati, tra punti terminali di rete;

Reti di comunicazione elettronica: i sistemi di trasmissione e, se del caso, le apparecchiature di commutazione o di instradamento e altre risorse che consentono di trasmettere segnali via cavo, via radio, a mezzo di fibre ottiche o con altri mezzi elettromagnetici, comprese le reti satellitari, le reti terrestri mobili e fisse.

SART: *Search and Rescue Transponder.*

Servizio di comunicazione elettronica: i servizi consistenti esclusivamente o prevalentemente nella trasmissione di segnali su reti di comunicazione elettronica, compresi i servizi di telecomunicazioni e i servizi di trasmissione nelle reti utilizzate per la diffusione circolare radiotelevisiva.

Servizio radioelettrico mobile marittimo: servizio effettuato tra stazioni radioelettriche costiere e stazioni radioelettriche di nave, o fra stazioni radioelettriche di nave, al quale possono partecipare le stazioni radioelettriche dei mezzi di salvataggio e le stazioni di radio-boa per la localizzazione dei sinistri.

Servizio radioelettrico mobile marittimo via satellite: servizio effettuato tra stazioni terrene radioelettriche costiere e stazioni terrene radioelettriche di nave, o tra stazioni terrene radioelettriche di nave, al quale possono partecipare le stazioni radioelettriche dei mezzi di salvataggio e le stazioni di radio-boa per la localizzazione dei sinistri.

Stazione radioelettrica: uno o più trasmettitori o ricevitori o un insieme di trasmettitori e ricevitori, ivi comprese le apparecchiature accessorie, necessari in una data postazione, anche mobile o portatile, per assicurare un servizio di radiocomunicazione o per il servizio di radioastronomia.

UIT: Unione Internazionale delle Telecomunicazioni, in acronimo **ITU** (International Telecommunication Union) è un'organizzazione internazionale che si occupa di definire gli standard nelle telecomunicazioni e nell'uso delle onde radio.

Unità da diporto: ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto.

Unità da diporto utilizzata a fini commerciali - commercial yacht: unità da diporto oggetto di contratti di locazione e di noleggio, utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto, utilizzata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo, utilizzata per assistenza all'ormeggio delle unità nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto, utilizzata per l'attività di assistenza e di traino delle unità da diporto.

DIRITTO INTERNAZIONALE

Premessa

Il diritto internazionale, a differenza dell'ordinamento interno, esiste in quanto gli stessi Stati Membri hanno autonomamente deciso di adottarlo, senza alcuna imposizione esterna. Si tratta di un ordinamento paritario, senza cioè che alcuno assuma un ruolo sovraordinato rispetto agli altri.

Le norme internazionali, affinché siano rese esecutive all'interno degli Stati Membri, necessitano di un atto formale di recepimento, che per la normativa italiana generalmente si formalizza con un Decreto del Presidente della Repubblica.

Le fonti del diritto internazionale si suddividono in:

- fonti del diritto internazionale generali o primarie (consuetudine;
- fonti del diritto internazionale particolari o secondarie (trattati o convenzioni internazionali;
- fonti del diritto internazionale terziarie (deliberazioni degli enti creati dagli accordi.

Fonti normative

UNCLOS (MONTEGO BAY 1982) - United Nation Convention on The Law of The Sea.

La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare sancisce i diritti e le responsabilità degli Stati nell'utilizzo dei mari e degli oceani, definendo linee guida che regolano le trattative, l'ambiente e la gestione delle risorse naturali. L'Italia ha ratificato la Convenzione con la Legge del 2 dicembre 1994, n. 689.

La Convenzione UNCLOS definisce puntualmente i seguenti spazi marittimi: acque interne, acque territoriali, acque arcipelagiche, zona contigua, zona economica esclusiva (ZEE) e piattaforma continentale.

Particolare importanza assume, per il report in oggetto, la definizione di acque territoriali, definite per 12 miglia nautiche a partire dalle linee di base definite dal combinato disposto della Legge 14/08/1974, n. 359 ed il D.P.R. 26/04/1977, n. 816.

Nel mare territoriale, infatti, lo Stato italiano può esercitare la propria sovranità e, nella fattispecie in esame, istituire sistemi di rapportazione navale (SRS) e monitoraggio a cui le navi sono obbligate a partecipare.

SOLAS, acronimo di Safety of Life at Sea è una convenzione internazionale dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare.

La Convenzione nacque a seguito del tragico evento del Titanic, avvenuto nella notte tra il 14 e il 15 aprile 1912, uno dei primi grandi incidenti marittimi, il primo ad essere documentato dai media e quindi capace di scuotere l'opinione pubblica sull'argomento.

Particolare importanza per il settore della comunicazione mare-terra è l'emendamento che ha aggiornato, nel 1988, il capitolo riguardante le

radiocomunicazioni e sostituito il Codice Morse con il GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). Successivamente, il 1 luglio 2002, entrò in vigore la regola 12, capito V della SOLAS, che gettò le basi per l'istituzione dei VTS (Vessel Traffic Service) e invitò i governi contraenti ad impegnarsi alla creazione di Centri ove il volume di traffico e il grado di rischio lo richiedesse.

STCW Convention 1995 - IMO convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

La Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, di seguito STCW, ha stabilito che ciascuno Stato membro disciplinasse i corsi d'addestramento per i propri marittimi sulla base di Model Courses elaborati dall'IMO, in modo tale da uniformare e standardizzare la formazione necessaria per assumere le mansioni di bordo.

Parimenti, lo IALA (International Association of Lighthouse Authorities) ha sviluppato un regime di formazione per il personale VTS, con precisi e puntuali standard che il personale impiegato nel settore deve raggiungere e mantenere per operare in un Centro VTS.

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE DELLE RADIOTELECOMUNICAZIONI

Il Regolamento, edito dalla ITU International Telecommunication Union, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa dell'informazione e delle tecnologie della comunicazione, è la base di tutte le normative di settore redatte dagli Stati Membri. L'edizione attualmente in vigore è approvata dalla WRC (World Radiocommunication Conference).

Focus particolare merita il Capitolo IX, Servizi marittimi, dove vengono elencate le certificazioni del personale marittimo che utilizza i sistemi e le tecniche di radiocomunicazione del GMDSS.

Il Regolamento espone poi nel dettaglio alcune componenti che formano il sistema GMDSS:

- DSC: la chiamata selettiva digitale è un'importante funzionalità di sicurezza che può essere presente negli apparati mobili di ricetrasmisione VHF marini e negli apparati ricetrasmittenti mobili MF/HF o delle forze di polizia e di soccorso. Il sistema, oltre alle chiamate di emergenza distress automaticamente trasmesse a tutte le stazioni riceventi, può effettuare chiamate a singole stazioni del tipo urgency, safety, routine.
- L'impiego dei messaggi DSC contribuisce a limitare le difficoltà che si hanno nella comunicazione tra soggetti di lingua diversa.
- NAVTEX: è un servizio internazionale automatico, trasmesso sulle medie frequenze, di stampa diretta per l'invio di avvisi e bollettini di navigazione e meteorologici. Viene usato anche per trasmettere informazioni urgenti sulla sicurezza alle navi in un raggio di circa 370 km (200 nm).
- AIS: è un sistema automatico di tracciamento utilizzato in ambito navale, in ausilio ai sistemi radar, allo scopo di evitare le collisioni fra le unità in navigazione.
- INMARSAT: è un sistema di comunicazioni satellitare che utilizza una rete di satelliti geostazionari, in grado di garantire una copertura globale, ad eccezione delle zone polari.

- EPIRB - ELT - PLB: è un dispositivo (radiofaro) interfacciato direttamente con il sistema satellitare della costellazione COSPAS-SARSAT che, qualora attivato in situazioni di grave emergenza, fornisce istantaneamente ed in qualsiasi parte del pianeta rispettivamente la posizione di navi, aerei e persone alle stazioni riceventi deputate.
- SART: è un dispositivo "radarabile" ("battuto" da un radar in banda X a 9 GHz genererà sul display radar di una nave in soccorso una serie di punti), utilizzato per localizzare una nave in pericolo.

Il diritto internazionale viene poi integrato, nei suoi aspetti strettamente operativi, attraverso le c.d. linea guida (guidelines) e risoluzioni (resolutions) promosse da organismi quali l'IMO, lo IALA e l'ITU:

- A.857 (20) IMO provvedimento di riferimento in materia di Vessel Traffic Services. La risoluzione fornisce disposizioni operative per la gestione dei Vessel Traffic Services, compreso il regime partecipativo delle navi.

- A.851 (20) IMO, contenente i principi generali dei sistemi di notifica e obblighi di reportazione navale (SRS ship reporting System), comprese le linee guida per segnalare incidenti che coinvolgono merci pericolose, sostanze nocive e/o inquinamenti marini.

- **A.918 (22) IMO - Standard Marine Communication Phrases - che disciplina e standardizza il linguaggio utilizzato le comunicazioni in ambito marittimo, le quali devono essere precise, semplici e non ambigue, in modo da evitare confusione ed ingenerare errori.**

- IALA Guideline 1089 -Provision of vessel traffic service (INS, TOS & NAS), il cui scopo è quello di fornire indicazioni sull'erogazione dei servizi VTS e garantire la coerenza nella prestazione dei servizi a livello mondiale.

- ITU-R M.493 "Digital selective-calling system for use in the maritime mobile service", e ITU-R M.541-10 "Operational procedures for the use of digital selective-calling equipment in the maritime mobile service", entrambe raccomandazioni ITU afferenti il sistema DSC.

- ITU-R M.1371-5 "Technical characteristics for an automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile frequency band", raccomandazione ITU afferente il sistema AIS.

- ITU-R M.540-2 "Operational and technical characteristics for an automated direct-printing telegraph system for promulgation of navigational and meteorological warnings and urgent information to ships", raccomandazione ITU afferente il sistema NAVTEX.

- ITU-R M.628-3 "Technical characteristics for search and rescue radar transponders", raccomandazione ITU afferente il sistema SART.

- ITU-R M.632-3 "Transmission characteristics of a satellite emergency position-indicating radio beacon (satellite EPIRB) system operating through

geostationary satellites in the 1.6 Ghz band”, raccomandazione ITU afferente il sistema EPIRB.

- ITU-R M.828-2 “Definition of availability for radiocommunication circuits in the mobile-satellite service” raccomandazione ITU afferente il sistema INMARSAT.

- ITU-R M.1170 “Morse telegraphy procedures in the maritime mobile service”, raccomandazione ITU afferente l’utilizzo del Codice Morse nelle radiocomunicazioni marittime.

- ITU-R M.1171 “Radiotelephony procedures in the maritime mobile service” raccomandazione ITU afferente il linguaggio standard da utilizzare nelle radiocomunicazioni marittime.

- ITU-R M.1172 “Miscellaneous abbreviations and signals to be used for radiocommunications in the maritime mobile service”, raccomandazione ITU afferente le abbreviazioni da utilizzare nelle radiocomunicazioni marittime.

DIRITTO COMUNITARIO

Premessa

Il diritto comunitario si pone in una posizione intermedia fra il Diritto "internazionale" e il diritto "nazionale", rappresentando una sorta di *tertium genus* a sé stante.

A differenza della normativa internazionale, infatti, attraverso quella comunitaria possono essere adottati atti vincolanti, e non solo di natura raccomandatoria; inoltre può essere attuato un vero e proprio sistema sanzionatorio in caso di inosservanza delle sue norme e vi è la possibilità che destinatari delle norme di questo ordinamento siano anche i privati e non solo gli Stati Membri.

In sintesi, gli Stati Membri dell'U.E. hanno rinunciato - in determinate materie - ad una parte delle proprie prerogative e della proprie potestà normative e amministrative, in favore di decisioni comunitarie e, di conseguenza, allineato la propria normativa nazionale a quella Europea, che naturalmente non può più essere in contrasto con le fonti del diritto comunitario.

Fonti normative

DIRETTIVA 93/75/CE (abrogata dalla DIRETTIVA 2002/59/CE)

Con la direttiva 93/75/CE del Consiglio del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette o provenienti dai porti marittimi della Comunità che trasportano merci pericolose o inquinanti, la Commissione evidenziava l'importanza dello sviluppo dei sistemi di ausilio alla navigazione e di controllo del traffico marittimo e la necessità di incrementare le infrastrutture VTS, armonizzandone le procedure e sollecitando altresì gli Stati membri a promuovere un sistema di banche-dati comuni con scambio elettronico delle informazioni.

DIRETTIVA 2002/59/CE

La Direttiva 2002/59/CE, integrata e novellata dalla Direttiva 2009/17/CE, ha introdotto un sistema di "monitoraggio del traffico navale e di informazione", nell'ottica di una cooperazione tra Stati Membri e Commissione. La direttiva europea nasce con lo scopo di migliorare la sicurezza dei trasporti, la sicurezza marittima e dei porti, la protezione dell'ambiente marino e l'efficienza del traffico e dei trasporti marittimi e si prefigge di raggiungere questo risultato mediante un sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi denominato "SafeSeaNet", ovvero una piattaforma informatica per lo scambio di informazioni relative all'entrata/uscita dai porti, al trasporto di merci pericolose, ai movimenti delle navi e ad incidenti/malfunzionamenti occorsi durante la navigazione.

Inoltre il provvedimento stabilisce i criteri di partecipazione delle navi appartenenti ai paesi membri mediante Ship Reporting System (SRS) e Ship Routing, introduce la definizione di "Luogo di rifugio" (il porto, la parte di un porto o qualsiasi altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o qualsiasi altra area riparata individuati da uno Stato Membro per accogliere

una nave in pericolo) e, in ultimo, evidenzia l'importanza per la salvaguardia della vita umana in mare dell'ausilio di sistemi ICT quali l'AIS (sistema di identificazione automatica), LRIT e VDR.

DIRETTIVA 2010/65/UE

La Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, datata 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati Membri, che abroga la Direttiva 2002/6/CE, ridefinisce la politica dei trasporti marittimi comunitari, disegnando uno spazio marittimo senza barriere, attraverso la semplificazione delle procedure amministrative di arrivo e partenza delle navi nei porti ed introducendo il concetto della c.d. single window.

La Direttiva ha permesso di raggiungere gli obiettivi che il Libro Bianco, presentato dalla Commissione in occasione del Consiglio europeo di Milano nel lontano giugno 1985, si prefiggeva, primo fra tutti l'abbattimento delle barriere fisiche, barriere tecniche e barriere fiscali tra i paesi comunitari.

DIRETTIVA 2011/15/UE

La Direttiva 2011/15/UE del 23 febbraio 2011, recante modifica della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, introduce importanti innovazioni al sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

DIRETTIVA 2002/19/CE

La Direttiva 2002/19/CE del 7 marzo 2002 del Parlamento europeo e del Consiglio disciplina le modalità di accesso alle reti di comunicazione elettronica e alle risorse correlate e all'interconnessione delle medesime (direttiva accesso).

DIRETTIVA 2002/20/CE

La Direttiva 2002/20/CE del 7 marzo 2002 del Parlamento europeo e del Consiglio disciplina le modalità di concessione delle autorizzazioni per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (direttiva autorizzazioni).

DIRETTIVA 2002/21/CE

La Direttiva 2002/21/CE del 7 marzo 2002 del Parlamento europeo e del Consiglio istituisce un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica (direttiva quadro).

DIRETTIVA 2002/22/CE

La Direttiva 2002/22/CE del 7 marzo 2002, del Parlamento europeo e del Consiglio, afferisce il servizio universale e i diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale).

DIRETTIVA 2002/77/CE

La Direttiva 2002/77/CE del 16 settembre 2002 della Commissione disciplina il regime di concorrenza nei mercati delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica.

DIRITTO NAZIONALE

Premessa

La normativa nazionale afferente il settore della comunicazione mare-terra, con specifico riferimento agli strumenti Information and Communications Technology, ha subito numerose modifiche, legate principalmente all'evoluzione tecnologica degli apparati utilizzati per la trasmissione, ricezione ed elaborazione di dati e informazioni ed alla maturata coscienza nazionale e - successivamente - comunitaria ed internazionale, delle problematiche connesse alla salvaguardia della vita umana in mare, allo sviluppo sostenibile, alle biodiversità ed in generale alla protezione dell'ambiente marino *lato sensu*.

Fonti normative

LEGGE 7 marzo 2001, n. 51 e ss.mm.ii. - Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo.

La suddetta legge nasce con lo scopo di prevenire gli incidenti in mare o di limitarne le conseguenze, promuove l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati standard di sicurezza e lo sviluppo dell'attività di controllo e assistenza al traffico marittimo mercantile che interessa i porti italiani e le acque antistanti le coste nazionali (leggasi VTS), attribuendo al Ministero dei Trasporti e della Navigazione (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), di concerto con il Ministero dell'Ambiente, il compito di fissare le disposizioni attuative e la gestione operativa del sistema di controllo del traffico marittimo.

D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 e ss.mm.ii. - Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Il provvedimento normativo, ed in particolare il TITOLO V, disciplina l'impiego dei sistemi di radiotelegrafia e radiotelefonica per le unità nazionali.

DECRETO INTERMINISTERIALE del 28 gennaio 2004 e ss.mm.ii. - Disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo denominato VTS (Vessel Traffic Services), richieste dalla Legge n. 51/2001.

Il D.I. del 28 gennaio 2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio assegna la gestione operativa del VTS al Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, con lo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo, favorire l'intervento delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso e fornire un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato dalle navi.

DECRETO LEGISLATIVO 19 agosto 2005, n. 196 e ss.mm.ii. - Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale.

Il D.Lgs. 19/08/2005, n. 196, attuativo della Direttiva 2002/59/CE e successivamente integrato e modificato dal D.lgs. 16 febbraio 2011, n. 18 (attuativo della direttiva 2009/17/CE), ha lo scopo di rendere esecutivo e cogente il sistema di monitoraggio del traffico navale e di informazione per le navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, salvo diversamente specificato. Non si applica infatti alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie ed alle altre navi appartenenti ad uno Stato Membro o da questo esercitate ed utilizzate per un servizio pubblico non commerciale, alle navi tradizionali e alle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri ed ai carburanti delle navi inferiori a 1000 GT, alle scorte ed attrezzature da utilizzarsi a bordo di tutte le navi.

La norma prevede il raggiungimento degli obiettivi prefissatisi mediante l'impiego dei seguenti sistemi Information and Communications Technology:

- SafeSeaNet: sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati Membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria;
- LRIT: sistema di identificazione e tracciamento a grande distanza delle navi di cui alla regola V/19-1 della Convenzione Solas;
- PMIS (Port Management Information System): sistema informativo per la gestione portuale realizzato e gestito dalle autorità competenti, *single window* per il commercio marittimo in senso generale;
- VTMISS nazionale (Vessel Traffic Management and Information System): sistema integrato di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo e delle emergenze in mare in dotazione alle autorità competenti. -

DECRETO INTERMINISTERIALE 2 marzo 2012 e ss.mm.ii. - Misure per limitare o vietare il transito delle navi mercantili finalizzate alla protezione di aree sensibili nel mare territoriale.

Il Decreto, siglato all'indomani del tragico evento della Costa Concordia e meglio conosciuto come PASSERA-CLINI poiché sottoscritto dagli allora Ministri dell'Ambiente, Corrado Clini, e dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, dispone che "nella fascia di mare che si estende per due miglia marine dai perimetri esterni dei parchi e delle aree protette nazionali, marini e costieri, e all'interno dei medesimi perimetri sono vietati la navigazione, l'ancoraggio e la sosta delle navi mercantili adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda".

DECRETO 23 luglio 2012 e ss.mm.ii. - Recepimento della direttiva 2011/15/UE della Commissione del 23 febbraio 2011 recante modifica della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio Il Decreto introduce importanti modifiche al D.lgs. 196/2005 afferenti il sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

DECRETO LEGISLATIVO 1 agosto 2003, n. 259 e ss.mm.ii. - Codice delle comunicazioni elettroniche.

Il Codice garantisce i diritti inderogabili di libertà delle persone nell'uso dei mezzi di comunicazione elettronica, nonché il diritto di iniziativa

economica ed il suo esercizio in regime di concorrenza, nel settore delle comunicazioni elettroniche, fatte salve le limitazioni derivanti da esigenze della difesa e della sicurezza dello Stato, della protezione civile, della salute pubblica e della tutela dell'ambiente e della riservatezza e protezione dei dati personali, poste da specifiche disposizioni di legge o da disposizioni regolamentari di attuazione.

Focus di particolare interesse è rappresentato dal Capo V del Titolo III "impianto ed esercizio di stazioni radioelettriche richiedenti la concessione di diritti di uso per le frequenze radio" (artt. 126 e seguenti) che individua quale unico organo competente al rilascio ed assegnazione delle frequenze radio il Ministero dello Sviluppo Economico.

Il Titolo V "impianti radioelettrici" del citato D.Lgs., ed in particolare il Capo III "servizio radioelettrico mobile marittimo" (artt. 162 e seguenti), stabilisce che lo stesso Ministero, di concerto con quello delle Infrastrutture e dei Trasporti, detti specifici requisiti tecnici cui debbono soddisfare, a bordo delle navi nazionali, le stazioni e gli apparati radioelettrici, sia obbligatori, per effetto delle disposizioni sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare o di altre disposizioni, sia facoltativi.

L'art. 174 attribuisce al comandante di bordo la responsabilità dell'osservanza di tutte le norme nazionali ed internazionali vigenti riguardanti le comunicazioni elettroniche ed afferenti il servizio radioelettrico a bordo della propria nave, mentre il personale addetto alle stazioni radioelettriche di bordo dovrà essere in possesso dei certificati di abilitazione prescritti dal regolamento delle radiocomunicazioni dell'UIT, o dalle vigenti norme nazionali.

Il Capo IV del Titolo V del D.lgs. 259/2003 "servizio radioelettrico per le navi da pesca" detta specifiche disposizioni per le navi destinate alla pesca marittima, imponendo loro, a seconda del tipo di navigazione e del tonnellaggio di stazza lorda, l'installazione a bordo delle stazioni e degli impianti radioelettrici obbligatori.

Parimenti il Capo V "servizio radioelettrico per le navi da diporto" detta analoghe prescrizioni per le unità da diporto, facendo esplicito rimando alle vigenti disposizioni normative di settore (Codice della nautica di diporto - D.lgs. 18 luglio 2005, n. 171 e relativo regolamento di attuazione D.M. 29 luglio 2008, n. 146)

DECRETO MINISTERIALE del 28/04/2009 e ss.mm.ii. - Istitutivo del Centro VTS e della relativa area di competenza di Savona.

DECRETO MINISTERIALE del 10/05/2011 e ss.mm.ii. - Istitutivo del Centro VTS e della relativa area di competenza di Genova.

DECRETO MINISTERIALE del 28/04/2009 e ss.mm.ii. - Istitutivo del Centro VTS e della relativa area di competenza di La Spezia.

DECRETO MINISTERIALE del 02/10/2008 e ss.mm.ii. - Istitutivo del Centro VTS e della relativa area di competenza di La Maddalena.

NORMATIVA LOCALE

Premessa

L'Autorità Marittima esercita normalmente sia funzioni di "polizia amministrativa" in senso lato (cioè in forma normativa), sia di "polizia di sicurezza" (cioè in forma repressiva) in senso stretto.

Il potere normativo e regolamentare attribuito al Comandante del Porto Capo di Circondario, quale organo periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si esplica mediante i c.d. atti tipici che lo stesso emana, in particolare si estrinseca attraverso il potere di ordinanza ex art. 59 del Regolamento del Codice della Navigazione:

A norma degli articoli 30, 62 e 81 del Codice della Navigazione, il Capo di circondario per i porti e per le altre zone demaniali marittime e di mare territoriale della sua circoscrizione, in cui sia ritenuto necessario, regola con propria ordinanza pubblicata nell'albo dell'ufficio:

- la ripartizione degli spazi acquei per lo stazionamento delle navi dei galleggianti e degli idrovolanti;
- la destinazione delle calate, dei moli e degli altri punti di accosto allo sbarco e all'imbarco dei passeggeri, al carico e allo scarico delle merci;
- i turni di accosto delle navi e dei galleggianti;
- il servizio delle zavorre;
- la destinazione di determinate zone alla costruzione, all'allestimento, alla riparazione, alla demolizione, al carenaggio e all'alaggio delle navi e dei galleggianti;
- il trasporto di persone a mezzo di imbarcazioni;
- l'uso delle boe, dei gavitelli, dei catenari e degli altri mezzi destinati all'ormeggio delle navi e dei galleggianti;
- l'imbarco, lo sbarco e la custodia delle merci di natura pericolosa;
- l'entrata e l'uscita delle navi e dei galleggianti, l'ammarraggio e la partenza degli idrovolanti;
- in generale, tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza dei porti, nonché le varie attività che si esercitano nei porti e nelle altre zone comprese nella circoscrizione.

Il Capo di circondario, salvo che sia diversamente stabilito, determina altresì per i porti e per le altre zone comprese nella sua circoscrizione, in cui sia ritenuto necessario, le tariffe dei servizi.

Fonti normative



Ordinanza n. 222/2016 del 25 luglio 2016 e ss.mm.ii. della Capitaneria di porto di Genova, concernente "Disciplina del traffico nell'area VTS e nella rada del porto di Genova".

Ordinanza n. 07/2013 del 11 gennaio 2013 e ss.mm.ii. della Capitaneria di porto di La Spezia, concernente "Regolamento inerente la disciplina della navigazione e del traffico nella rada e nel porto di La Spezia"

Ordinanza n. 193/2014 del 04 novembre 2014 e ss.mm.ii. della Capitaneria di porto di Savona, concernente "Disposizioni concernenti la navigazione e la sosta all'interno dell'area VTS di Savona e l'utilizzo della rada di Savona - Vado Ligure"

Ordinanza n. 73/2014 del 30 giugno 2014 e ss.mm.ii. della Capitaneria di porto di La Maddalena, concernente "Pilotaggio raccomandato nelle Bocche di Bonifacio"

Le suddette Ordinanze adattano e rendono applicabile, non alterandone naturalmente i contenuti, la normativa di settore nazionale, comunitaria e internazionale in base alle molteplici realtà locali, riscontrabili non solo nella Regione Liguria, ma in tutta la penisola italiana.

Contatti

GUARDIA COSTIERA - GENOVA

Giuseppe BONELLI

Tel. 0102777322

Email giuseppe.bonelli@mit.gov.it

GUARDIA COSTIERA - GENOVA

Andrea CACCIALUPI

Tel. 0102777430

Email andrea.caccialupi@mit.gov.it

GUARDIA COSTIERA - GENOVA

Nicola STASI

Tel. 0102777475

Email nicola.stasi@mit.gov.it

GUARDIA COSTIERA - GENOVA

Alessandro BUZZI

Tel. 0102777469

Email alessandro.buzzi@mit.gov.it

GUARDIA COSTIERA - GENOVA

Roberto TRUANT

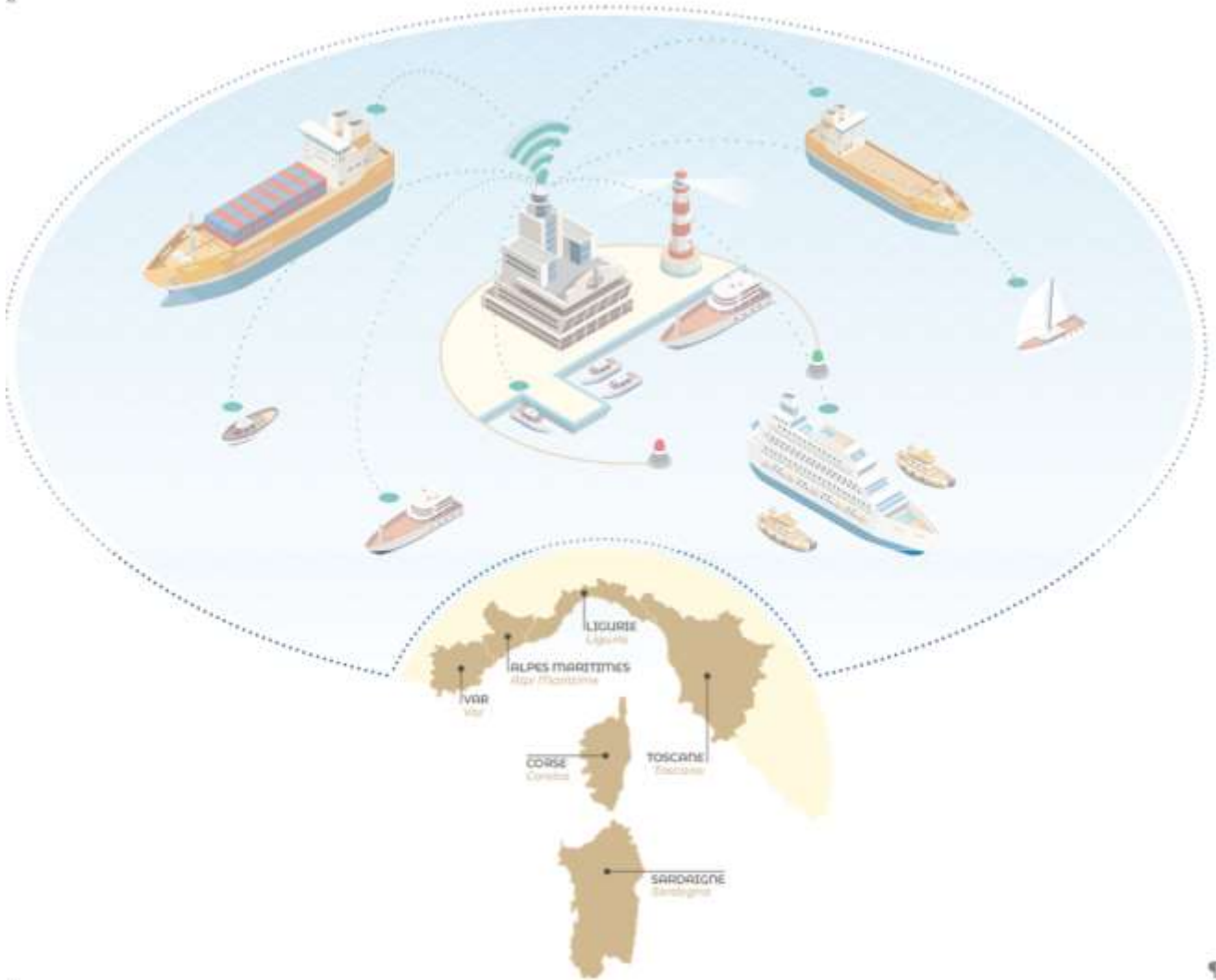
Tel. 0102777393

Email roberto.truant@mit.gov.it



PRODOTTO T 1.1.1 - ISIDE

**STATO DELLA REGOLAMENTAZIONE NAZIONALE,
 EUROPEA E INTERNAZIONALE CHE DISCIPLINA IL
 CAMPO DELLA SICUREZZA MARITTIMA IN
 RELAZIONE ALL'UTILIZZO DEGLI STRUMENTI DI
 COMUNICAZIONE TERRA-MARE**



N° G3S PELAGOS/2020/03/015 del 2 aprile 2020

Sommario

1. AMBITO GENERALE	3
1.1. Finalità della missione.....	3
1.2. Elaborato finale n. 1 - Stato della regolamentazione	4
1.3. Metodologia	4
2. CONSIDERAZIONI PRELIMINARI SULLE TIC	5
2.1. Tecnologie dell'informazione e della comunicazione.....	5
2.2. Comunicazioni elettroniche.....	5
2.3. La regolamentazione delle comunicazioni elettroniche	7
2.4. Regolazione delle comunicazioni elettroniche.....	9
2.5. Politica settoriale delle TIC.....	10
3. NOZIONE DI SICUREZZA MARITTIMA	12
3.1. INTRODUZIONE	12
3.2. REGOLAMENTAZIONE INTERNAZIONALE.....	13
3.3. REGOLAMENTAZIONE EUROPEA	18
3.4. REGOLAMENTAZIONE NAZIONALE	24
4. RIEPILOGO DEI TESTI SULLA SICUREZZA MARITTIMA RELATIVI ALLE COMUNICAZIONI.....	26

1. AMBITO GENERALE

1.1. Finalità della missione

La sfida di ISIDE consiste nel migliorare la **sicurezza in mare**, tenendo conto dei rischi della navigazione, grazie allo sviluppo e all'applicazione di modelli di comunicazione innovativi, che ricorrono alle TIC (tecnologie dell'informazione e della comunicazione) per contribuire a migliorare la sicurezza di navigazione commerciale e da diporto. A tal fine, ISIDE sviluppa modelli e protocolli condivisi di teoria dell'informazione, vocali e audiovisivi, che serviranno da base per i sistemi di comunicazione che utilizzano le TIC tra la terraferma e le navi, al fine di ottimizzare i diversi tipi di segnali e composizioni testuali e **ridurre i rischi associati** alle interpretazioni imprecise o ambigue delle comunicazioni in situazioni di emergenza o di rischio, in particolar modo durante le manovre e le condizioni meteo-climatiche rischiose, in navigazione e nella fase di accesso/partenza dal porto o di ormeggio alle banchine. L'obiettivo generale consiste nel creare un'infrastruttura di comunicazione TIC ad alta disponibilità, essenziale per la sicurezza della navigazione, in grado di facilitare **le attività di prevenzione e di gestione delle situazioni rischiose in mare** svolte dalla capitaneria di porto.

La missione permetterà la redazione di tre elaborati finali.

- Elaborato finale n. 1: fare il punto della regolamentazione nazionale, europea e internazionale che disciplina il campo della sicurezza marittima in relazione con l'utilizzo degli strumenti di comunicazione terra-mare.
- Elaborato finale n. 2: censire gli incidenti provocati da problemi di comunicazione.
- Elaborato finale n. 3: censire gli strumenti di comunicazione attualmente in servizio, ricorrendo a un'analisi tecnologica e funzionale dei costi e della gestione della manutenzione.

1.2. Elaborato finale n. 1 - Stato della regolamentazione

L'obiettivo consiste nel mettere a punto un repertorio della regolamentazione nazionale, europea e internazionale che disciplina il campo della sicurezza marittima in relazione all'utilizzo degli strumenti di comunicazione terra-mare. In tale ambito, verranno prese in considerazione anche le caratteristiche particolari specifiche di ogni porto (reti esclusive). È consigliabile approfondire il tema degli obblighi normativi a livello nazionale imposti dall'ANFR e delle formazioni obbligatorie e specifiche per ciascun sistema.

1.3. Metodologia

- Consultazione dei database IMO, ARIA, CEDRE, BEA MER...
- Feedback dalle esperienze precedenti
- Analisi degli incidenti tenendo conto dell'evoluzione della regolamentazione
- Archivi aperti: C.LEBOEUF e A.GENICOT

2. CONSIDERAZIONI PRELIMINARI SULLE TIC

Poiché l'obiettivo del progetto è l'utilizzo delle TIC (tecnologie dell'informazione e della comunicazione), può essere utile analizzare questo termine ed esaminarne le normative applicabili.

2.1. Tecnologie dell'informazione e della comunicazione

TIC è un termine utilizzato principalmente nel mondo universitario per indicare il campo della telematica, vale a dire le tecniche dell'informatica audiovisiva, dei multimedia, di Internet e delle telecomunicazioni che consentono agli utenti di comunicare, accedere alle fonti delle informazioni, archiviare, manipolare produrre e trasmettere dati in diverse forme: testo, musica, suono, immagini, video e interfacce grafiche interattive (IHM). I testi giuridici e normativi utilizzano in genere il termine "comunicazioni elettroniche".

Secondo una convenzione internazionale stabilita dall'OCSE, le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) comprendono i seguenti settori economici:

- settori produttivi di TIC (produzione di computer e materiali informatici, TV, radio, telefoni...);
- settori distributori di TIC (per es. commercio all'ingrosso di materiali informatici);
- settori dei servizi in ambito TIC (telecomunicazioni, servizi informatici, servizi audiovisivi...).

Il termine "comunicazioni elettroniche", comunemente utilizzato nei testi giuridici e normativi europei, corrisponde alle TIC fatta eccezione per alcuni sistemi di diffusione radiotelevisiva che non sono soggetti agli stessi diritti e obblighi normativi. Tale distinzione pone alcuni problemi per le autorità responsabili della regolamentazione e del controllo, a causa della convergenza delle tecnologie di telecomunicazione e di Internet.

2.2. Comunicazioni elettroniche

L'ARCEP evita l'utilizzo dell'acronimo TIC nei propri documenti e utilizza sistematicamente il termine "comunicazioni elettroniche", con la seguente definizione: *per "comunicazioni elettroniche" si intendono le emissioni, le trasmissioni o le ricezioni di segni, segnali, testi scritti, immagini o suoni tramite mezzi elettromagnetici.*

Le **comunicazioni elettroniche** costituiscono un'evoluzione delle telecomunicazioni data dalla convergenza delle tecnologie di telecomunicazione, dell'informatica e degli strumenti multimediali. Tale convergenza è il risultato della digitalizzazione di tutti i tipi di segnale (voce, trasmissione di dati, immagini fisse e mobili, suoni e musica) e del ricorso agli stessi sistemi elettronici per assicurare l'emissione, la trasmissione e la ricezione di tali segnali. Le comunicazioni elettroniche rappresentano un elemento cardine di qualsiasi società moderna, considerando in particolar modo lo sviluppo esponenziale dei telefoni cellulari e dei servizi di Internet. Tali comunicazioni pongono una sfida significativa sul piano giuridico, a causa dell'impatto che producono sulla tutela della vita privata e sul rispetto dei diritti sulla proprietà intellettuale.

In questo studio, poiché siamo nel campo del commercio marittimo e della navigazione, utilizziamo in modo intercambiabile "TIC" e "comunicazioni elettroniche", anche se lo studio fa riferimento in particolare a quest'ultimo termine.

La regolamentazione delle comunicazioni elettroniche solleva numerose questioni, non solo in ambito giuridico, ma anche tecnologico ed economico. A titolo esemplificativo, possiamo citare:

- l'applicazione dei principi alla base della regolamentazione (per es. la neutralità tecnologica della rete);
- l'organizzazione, lo statuto e le competenze dell'autorità di regolamentazione;
- il regime delle autorizzazioni per la fornitura di reti e servizi in generale e in particolare della gestione dello spettro delle onde radioelettriche;
- una regolamentazione delle reti di accesso di nuova generazione tramite fibra ottica in grado di promuovere sia gli investimenti che la concorrenza;
- l'accesso alle risorse di terzi (reti, guaine...) necessarie per la realizzazione di una rete;

- la definizione del potere di mercato e l'imposizione degli obblighi correlati;
- l'applicazione del diritto della concorrenza e dei suoi metodi e concetti;
- la garanzia di fornitura, il contenuto (e la sua evoluzione verso la banda larga), le caratteristiche e il finanziamento dei servizi d'interesse economico generale come il servizio universale;
- la protezione del consumatore, ad esempio attraverso le misure relative ai contratti.

Questi aspetti sono stati trattati in diversi documenti di riferimento redatti dalla Banca Mondiale e dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni

2.3. La regolamentazione delle comunicazioni elettroniche

La regolamentazione delle comunicazioni elettroniche (o regolamentazione delle telecomunicazioni) consiste nell'elaborazione, nell'ambito delle comunicazioni elettroniche, dei progetti di legge che devono essere approvati dal parlamento e dei decreti e delle ordinanze adottati dal governo.

Le comunicazioni elettroniche rappresentano un'estensione del campo delle telecomunicazioni, tenendo conto della convergenza tra informatica e telecomunicazioni anche se, a differenza delle TIC, non includono la radiodiffusione e la telediffusione. I testi giuridici e normativi che fanno riferimento alle comunicazioni elettroniche, pertanto, non trattano la radiodiffusione e la telediffusione, aspetti affrontati in testi di altro tipo.

A livello internazionale, la regolamentazione delle comunicazioni elettroniche (o telecomunicazioni) internazionali consiste nella definizione e nell'adozione delle norme che consentono di garantire il funzionamento dei servizi di telecomunicazione tra tutti i paesi. Tale regolamentazione internazionale è di competenza dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni, un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Esistono altre istituzioni internazionali incaricate di mettere a punto norme specifiche per le apparecchiature di telecomunicazione, che gli operatori di rete potrebbero essere tenuti a rispettare.

Il Regolamento delle radiocomunicazioni (edizione 2016) contiene il testo completo del Regolamento delle radiocomunicazioni adottato dalla Conferenza mondiale delle radiocomunicazioni di Ginevra.

Il documento integra e approfondisce le edizioni precedenti (Ginevra, 1995 - CMR-95), (Ginevra, 1997 - CMR-97), (Istanbul, 2000 - CMR-2000), (Ginevra, 2003 - CMR-03), (Ginevra, 2007 - CMR-07), (Ginevra, 2012 - CMR-12) e (Ginevra, 2015 - CMR-15).

Tutti gli Stati membri dell'OMC sono soggetti agli "obblighi e discipline generali" dell'Accordo generale sul commercio dei servizi (AGCS). Tre articoli dell'AGCS riguardano direttamente le modalità previste per la concessione delle licenze e delle autorizzazioni per i servizi di telecomunicazione:

- *Clausola della nazione più favorita (NPF) (Articolo II dell'AGCS) - Un regime di autorizzazione deve concedere l'accesso ai mercati agli operatori di un paese membro dell'OMC a condizioni "non meno favorevoli" di quelle applicabili agli operatori "di qualsiasi altro paese".*
- *Trasparenza (Articolo III dell'AGCS) - Tutte le leggi e le norme relative al commercio dei servizi devono essere pubblicate. L'Allegato dell'AGCS sulle telecomunicazioni esige espressamente la pubblicazione, tra le altre cose, di tutte le eventuali norme in termini di notifica, registrazione e concessione delle licenze, oltre a tutte le altre forme di riconoscimento e approvazione (ad esempio l'omologazione delle apparecchiature terminali), che devono essere soddisfatte affinché i fornitori stranieri possano esercitare legalmente le proprie attività in un paese membro.*
- *Ostacoli al commercio (Articolo VI dell'AGCS) - Le norme in materia di autorizzazione non possono "costituire ostacoli non necessari al commercio".*

Alla regolamentazione generale internazionale viene a sovrapporsi una regolamentazione specifica dell'Unione europea:

- Direttiva 2002/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002 relativa a un quadro normativo comune per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (direttiva "quadro")
- Direttiva 2002/19/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002 relativa all'accesso alle reti di comunicazione elettronica e alle risorse correlate e all'interconnessione delle medesime (direttiva "accesso")

- Direttiva 2002/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002 relativa alle autorizzazioni per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (direttiva "autorizzazione")
- Direttiva 2002/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002 relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva "servizio universale")
- Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 luglio 2002 relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva "vita privata e comunicazioni elettroniche")

2.4. Regolazione delle comunicazioni elettroniche

La regolazione delle comunicazioni elettroniche consiste nell'assicurare il rispetto della normativa da parte degli operatori di rete e dei fornitori di servizi del settore delle comunicazioni elettroniche. È strettamente necessario che un'autorità di regolazione sia totalmente indipendente da qualsiasi influenza dalle imprese di cui deve regolare il funzionamento e che sia autonoma rispetto al governo, per evitare conflitti d'interesse relativamente alla missione da svolgere.

In Francia, l'ARCEP si occupa della regolazione delle comunicazioni elettroniche. Si tratta di un ente amministrativo indipendente la cui missione consiste nel garantire in particolare il libero esercizio delle attività di comunicazione elettronica e delle prestazioni associate al servizio postale, nelle condizioni definite dal codice francese delle poste e delle comunicazioni elettroniche.

L'ANFR (Agence Nationale des Fréquences) determina la posizione ufficiale della Francia nelle istituzioni internazionali nell'ambito della gestione delle frequenze;

l'AC (Aviation Civile) risponde alle esigenze dell'aeronautica civile;

il BMNF (Bureau Militaire National des Fréquences) alle esigenze di difesa nazionale.

In Francia, le decisioni del Regolamento delle radiocomunicazioni sono specificate nel TNRBF. Quest'ultimo indica in particolare le bande e i servizi radio gestiti dai diversi assegnatari e definisce le priorità tra gli stessi. Il 30 gennaio 2020, il primo ministro ha adottato alcune modifiche al TNRBF (Tableau National de Répartition des Bandes de Fréquences) proposte il 27 giugno 2019 da una delibera del consiglio di amministrazione dell'ANFR.

2.5. Politica settoriale delle TIC

La politica settoriale delle TIC consiste nella formulazione degli orientamenti strategici adottati dal governo di un paese per sviluppare un utilizzo delle TIC (tecnologie dell'informazione e della comunicazione) che miri ad assicurare lo sviluppo economico e sociale del paese. Una politica settoriale delle TIC consiste:

- nel preparare, in collaborazione con il parlamento, l'aggiornamento del quadro giuridico e normativo, tenendo conto dell'evoluzione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, e in particolare dell'impatto della convergenza di queste tecnologie e degli obblighi o delle raccomandazioni provenienti dalle istituzioni internazionali;
- nel definire gli obiettivi di diffusione e di utilizzo dei servizi delle TIC;
- nel definire e implementare piani d'azione per il raggiungimento di tali obiettivi;
- nell'incoraggiare gli investimenti nelle infrastrutture, favorire la condivisione delle infrastrutture tra gli operatori concorrenti e assicurare un utilizzo razionale di tali infrastrutture;
- nel favorire lo sviluppo dei fornitori di servizi locali, in particolare per difendere la cultura e l'utilizzo delle lingue nazionali;
- nell'implementare la missione del servizio e dell'accesso universale, conformemente agli obblighi normativi;
- nel definire e implementare un sistema di valutazione e di monitoraggio di tali piani d'azione.

La Commissione europea (CE) e l'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT) hanno elaborato un progetto intitolato "Sostegno all'adozione di politiche armonizzate per il mercato

DIFFUSIONE LIMITATA

delle TIC nei paesi ACP", che fa parte del programma "ACP-Information and Communication Technologies" nel quadro del nono Fondo europeo di sviluppo (FED). Il progetto è composto da tre sotto-progetti: Africa subsahariana (HIPSSA), Caraibi (HIPCAR) e Stati insulari del Pacifico (ICB4PIS).

3. NOZIONE DI SICUREZZA MARITTIMA

3.1. INTRODUZIONE

Circa il 90% degli scambi commerciali internazionali avviene per via marittima. In totale, delle circa 32.000 miliardi di tonnellate che vengono trasportate in questo modo, il 33% sono idrocarburi, il 27% materiali sfusi (minerale, carbone, grano e fosfati) e il restante 40% merci varie. Nell'economia mondiale, l'impiego delle navi mercantili genera entrate per circa 380 miliardi di dollari, sotto forma di tassi di nolo.

La sicurezza della navigazione marittima è un aspetto che si è rivelato essenziale sin dalle prime fasi. In effetti, la navigazione commerciale marittima è stata un elemento cruciale per lo sviluppo delle città e delle nazioni.

Ecco alcune innovazioni in tale ambito

- 1837: invenzione del telegrafo elettrico da parte di Samuel MORSE
- 1860: lancio del programma di attrezzature per semafori elettrici
- 1895: esperimenti conclusivi di G. MARCONI nel campo dei segnali radio
- 1899: applicazione delle comunicazioni radiotelegrafiche terra-nave, nave-terra e nave-nave.

Il primo messaggio di emergenza marittima di tutti i tempi è stato emesso il 28 aprile 1899 da una nave-faro (nave equipaggiata di fanale che funge da faro a posizione fissa) inglese, che poteva contare su un collegamento TSF con la terraferma, che era stata colpita accidentalmente da un'altra nave. Il messaggio ha consentito alla nave di ricevere soccorso immediato.

Da allora, i progressi tecnologici hanno consentito di creare nuovi **sistemi di radionavigazione**. Tra i più riusciti, possiamo citare gli strumenti di radionavigazione alturieri come il sistema OMEGA (sviluppato dagli Stati Uniti e operativo dal 1968 al 30 settembre 1997), il sistema DECCA (sviluppato dagli alleati durante la seconda guerra mondiale e operativo fino alla primavera del 2000), il sistema SYLEDIS (sviluppato dal settore petrolifero e operativo dal 13 maggio 1992 al 1995). Il sistema di radionavigazione costiero TORAN è stato sviluppato dalla Francia a livello locale, per ovviare ai difetti di copertura degli altri sistemi. L'unico sistema di

DIFFUSIONE LIMITATA

assistenza alla radionavigazione (ARN) ancora operativo è il LORAN-C, che copre solo una parte delle coste europee.

Fatta eccezione per il RADAR, sperimentato e sviluppato in modo esponenziale durante la seconda guerra mondiale, che resta tuttora un elemento cruciale per l'anticollisione nell'ambito della navigazione, la maggior parte degli ARN si è "estinta" in seguito al lancio da parte degli Stati Uniti del NAVSTAR, più comunemente noto come GPS, reso operativo nel 1995 da una rete di 24 satelliti in orbita. Il NAVSTAR-GPS è stato il primo GNSS messo a disposizione per il grande pubblico. Il suo concorrente russo, il GLONASS, ha perso terreno con il passare degli anni, nonostante i finanziamenti dall'Europa. Il sistema europeo GALILEO garantisce l'autonomia dell'Unione europea rispetto agli Stati Uniti in questo ambito strategico e operativo.

L'Organizzazione marittima internazionale (OMI) è l'istituzione specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza dei trasporti marittimi e della prevenzione dell'inquinamento dei mari da parte delle navi. L'attribuzione dello spettro e la regolamentazione del suo utilizzo per la radiocomunicazione sono aspetti fondamentali da considerare affinché l'impiego delle navi sia sicuro, protetto, efficiente e rispettoso dell'ambiente.

L'OMI stabilisce il numero e la qualità delle apparecchiature richieste a bordo delle navi. Inoltre, lo Stato di bandiera può stabilire condizioni più restrittive sull'utilizzo di questi sistemi da parte delle navi e, soprattutto, regolamentare gli aspetti che non vengono presi in considerazione dalla SOLAS.

Nel campo di questi sistemi informativi, tenendo conto di un utilizzo sempre più intenso del segmento aerospaziale, si vengono a creare nuove opportunità in ambito marittimo, dal punto di vista del rafforzamento del ruolo delle forze dell'ordine, in particolare in relazione alla pesca e all'inquinamento.

3.2. REGOLAMENTAZIONE INTERNAZIONALE

Ecco alcuni esempi dei numerosi regolamenti internazionali sulla navigazione marittima.

➤ **SOLAS 74**

SOLAS (Safety Of Life At Sea), la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, fa riferimento al trattato internazionale adottato nel 1974, che mira a definire diverse norme relative alla sicurezza, alla protezione e all'impiego delle navi. Questa convenzione si applica in gran parte alle navi passeggeri, ma riguarda anche le navi da carico di stazza lorda superiore o uguale a 500 UMS che effettuano viaggi in acque internazionali.

SOLAS è il trattato più importante nel campo della sicurezza e della protezione delle navi mercantili.

La convenzione SOLAS è nata in seguito al naufragio del Titanic nel 1912. La SOLAS fu effettivamente adottata per la prima volta nel 1914, nel corso di una conferenza organizzata dal Regno Unito che ha visto la partecipazione di 13 paesi. La finalità della conferenza consisteva nel mettere nero su bianco una serie di esigenze sulla sicurezza della navigazione per le navi mercantili, la realizzazione di paratie stagne e tagliafuoco, la lotta agli incendi a bordo delle navi mercantili, i dispositivi di salvataggio e una regolamentazione sulla presenza di apparecchiature radiotelegrafiche a bordo delle navi in grado di trasportare più di cinquanta persone. Purtroppo solo cinque paesi furono in grado di ratificare il trattato, a causa dello scoppio della prima guerra mondiale.

Alla seconda conferenza del 1929 parteciparono 18 paesi. Questa versione della SOLAS include una sezione dedicata alla costruzione delle navi e approfondisce aspetti come la lotta agli incendi, i dispositivi di salvataggio e la telegrafia senza fili. La versione include anche una parte dedicata ai sistemi di assistenza alla navigazione, e apporta dei miglioramenti al COLREG (Regolamento internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare).

La terza conferenza, che tenutasi nel 1948, introdusse solo alcuni miglioramenti tecnologici. Sebbene il contenuto non cambi, la SOLAS entra molto più nei dettagli e copre una più ampia gamma di navi.

La quarta convenzione SOLAS del 1960 rappresentò un aggiornamento significativo, tenendo conto delle novità tecnologiche del tempo. Si trattò del primo grande banco di prova per l'Organizzazione marittima internazionale (OMI).

La quinta e ultima SOLAS si svolse nel 1974 e vide la partecipazione di 71 paesi. Per la prima volta, la convenzione funziona con il principio del tacito accordo, vale a dire che, invece di entrare in vigore in seguito all'approvazione della maggioranza dei membri, entra

DIFFUSIONE LIMITATA

automaticamente in vigore in una certa data se un determinato numero di membri non manifesta un parere contrario. Quest'ultima convenzione fu adottata il 1° novembre 1974 presso l'Organizzazione marittima consultiva intergovernativa, diventata in seguito l'Organizzazione marittima internazionale (OMI). La SOLAS 74 entrò in vigore il 25 maggio 1980, in seguito emendata in diverse occasioni. Tenendo conto che "la migliore scialuppa di salvataggio sarà sempre la nave stessa" e che l'evacuazione dev'essere l'ultima soluzione, la convenzione "SOLAS 2010" ha introdotto un nuovo capitolo dedicato al ritorno sicuro al porto (Safe Return to Port). Questa regola si applica solo alle navi costruite dopo il 2010 e di lunghezza superiore a 120 metri. L'obiettivo è che, in caso di avaria, la nave possa raggiungere un porto con i propri mezzi. La finalità della SOLAS consiste nello specificare un certo numero di standard minimi, al fine di garantire la sicurezza e la protezione delle navi mercantili e dei relativi equipaggi. Queste norme possono essere mantenute e determinate dai governi di bandiera delle navi, a cui spetta verificare che le navi che navigano sotto la loro bandiera rispettino le norme SOLAS. Ciò avviene tramite alcuni certificati previsti dalla SOLAS, che dimostrano a livello internazionale che la nave è conforme alle norme, aspetto importante poiché qualsiasi nave può essere soggetta a un'ispezione da un governo diverso dal proprio.

La convenzione SOLAS contiene 14 capitoli, tra cui il IV capitolo intitolato: Radiocomunicazioni.

Questo capitolo indica i diversi dispositivi di comunicazione obbligatori a bordo, anche in questo caso nell'ottica di migliorare le possibilità di sopravvivenza in caso di naufragio. Il capitolo integra il Sistema mondiale di soccorso e di sicurezza in mare (SMDSM), oltre a includere i dispositivi EPIRB e SART

➤ COLREG 72

Il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (RIPAM), noto anche come ColReg o ColReg 72 (dal nome inglese Collision Regulations 1972), è uno dei regolamenti adottati dall'Organizzazione marittima internazionale. La traduzione francese ufficiale è il lavoro 2 dello SHOM (Service hydrographique et océanographique de la marine). Questo documento, pubblicato all'inizio del 2016, combina e sostituisce i precedenti lavori 2A (testo) e 2B (tavole).

DIFFUSIONE LIMITATA

Il suo obiettivo consiste nel determinare alcune "norme di precedenza" tra le navi, basate sulla direzione relativa, sulla capacità di manovra e sui mezzi di propulsione delle navi. Il regolamento standardizza inoltre le luci e le diverse insegne delle navi.

➤ **MARPOL 73/78**

MARPOL (acronimo inglese di "Marine pollution", ovvero "inquinamento marino") indica la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, elaborata dall'OMI (Organizzazione marittima internazionale) e che riguarda tutti i tipi di inquinamento marino provocato dalle navi (petrolio, liquidi e solidi tossici, rifiuti, gas di scarico, ecc.), siano essi fortuiti, funzionali, volontari o involontari.

➤ **Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di carico**

La Convenzione internazionale sulle linee di carico, in inglese LL66 (Load Line Convention 1966) è stata adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (OMI) il 5 aprile 1966, al fine di prevenire la tentazione di sovraccaricare le navi mettendo il pericolo l'equipaggio. Entrata in vigore il 21 luglio 1968, da allora è stata sottoposta a svariati emendamenti. La necessità di regolamentare la quantità di merci imbarcate è emersa dal numero di naufragi avvenuti a causa delle pressioni esercitate da armatori poco scrupolosi o delle decisioni avventate prese da comandanti. Questo limite al peso imbarcato influisce direttamente sulla profondità di immersione della nave in acqua e, di conseguenza, sulla sua galleggiabilità. La normativa è stata adattata a tutti i tipi di navi.

Tutti gli Stati sono tenuti a rispettare le norme internazionali, ma hanno la possibilità di creare una normativa nazionale.

➤ **Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, rilascio dei brevetti e tenuta della guardia per i marittimi (STCW)**

La Convenzione STCW del 1978 è stata la prima a stabilire delle norme di base sulla formazione dei marittimi, sul rilascio dei brevetti e sulla tenuta della guardia a livello internazionale. In passato, le norme sulla formazione degli ufficiali e dei marinai, sul rilascio dei brevetti e sulla tenuta della guardia venivano stabilite dai singoli governi, spesso senza tenere conto delle pratiche degli altri paesi. Per questo motivo, le norme e le procedure variano in maniera significativa, nonostante il trasporto marittimo sia il più internazionale dei settori.

La Convenzione stabilisce una serie di standard minimi relativi alla formazione dei marittimi, al rilascio dei brevetti e alla tenuta della guardia che i paesi sono tenuti a soddisfare o superare.

Gli Emendamenti di Manila del 2010 alla Convenzione e al Codice STCW, adottati il 25 giugno 2010, hanno introdotto una revisione completa della Convenzione e del Codice STCW. Conformemente alla procedura del tacito accordo, sono entrati in vigore il 1° gennaio 2012 e mirano ad aggiornare la Convenzione e il Codice, tenendo conto dell'evoluzione dalla loro adozione iniziale e al fine di permettere alla Convenzione e al Codice di trattare gli aspetti che potrebbero presentarsi in un futuro plausibile.

Capitoli della Convenzione STCW

Capitolo I: Disposizioni generali

Capitolo II: Capitano e servizio di ponte

Capitolo III: Servizio macchine

Capitolo IV: Radiocomunicazioni e personale incaricato delle radiocomunicazioni

Capitolo V: Formazione speciale richiesta per il personale di alcuni tipi di navi

Capitolo VI: Funzioni relative alle situazioni di emergenza, alla prevenzione degli incidenti, alle cure mediche e alla sopravvivenza

Capitolo VII: Altri brevetti

Capitolo VIII: Tenuta della guardia

3.3. REGOLAMENTAZIONE EUROPEA

Nel corso degli ultimi anni, diversi regolamenti e direttive dell'Unione europea hanno migliorato in maniera significativa le norme sulla sicurezza dei trasporti marittimi.

Formazione e qualifiche

La [direttiva 94/58/CE](#) del 22 novembre 1994 sul livello minimo di formazione dei marittimi ha conferito il valore di norma dell'Unione europea alla Convenzione STCW del 1978. La convenzione è stata sottoposta a importanti modifiche nel 1995 e poi di nuovo nel 2010, portando alle revisioni corrispettive della direttiva europea, la cui versione più recente è la [direttiva 2012/35/UE](#) del 21 novembre 2012. La direttiva indica le regole relative alla formazione e le norme di competenza per la certificazione dei marittimi, oltre a regolamentare le esigenze di formazione particolari. La direttiva, inoltre, specifica gli obblighi degli Stati membri relativi alla formazione dei marittimi, alle esigenze nel campo della comunicazione tra i membri dell'equipaggio delle navi e al controllo dei brevetti dell'equipaggio (controllo da parte dello Stato di approdo). La direttiva, infine, prevede il rafforzamento delle misure di lotta antifrode per i brevetti, l'identificazione delle esigenze in termini di idoneità fisica e l'aggiornamento della formazione nel campo della sicurezza.

La [direttiva \(UE\) 2017/2397](#) del 12 dicembre 2017 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna, che abroga le direttive del Consiglio 91/672/CEE e 96/50/CE, consentirà di procedere a un recepimento progressivo con misure transitorie, allo scopo di estendere le esigenze in materia di qualifiche professionali dei lavoratori a un livello superiore di quello del capitano, al fine di coprire l'insieme dell'equipaggio nel campo della navigazione interna nell'Unione europea. La direttiva aggiornata stabilisce l'obbligo per tutti i membri dell'equipaggio del ponte e per tutte le persone addette alle situazioni di emergenza di possedere un certificato in grado di attestare le proprie qualifiche. I capitani che navigano in condizioni che presentano rischi particolari devono disporre di un'autorizzazione specifica e dimostrare di possedere competenze supplementari.

Equipaggiamenti di bordo

L'obiettivo della [direttiva 96/98/CE](#) del 20 dicembre 1996 relativa agli equipaggiamenti di bordo consisteva nell'uniformare l'applicazione della Convenzione SOLAS sugli equipaggiamenti delle navi commerciali, rendendo in tal modo obbligatorie le decisioni dell'OMI che ne derivavano. La [direttiva 2012/32/UE](#) modifica la [direttiva 96/98/CE](#), sostituendo l'allegato A, al fine di aggiornarla con le modifiche più recenti apportate alle convenzioni internazionali e alle norme di prova applicabili. La [direttiva 2014/90/UE](#) del 23 luglio 2014 relativa agli equipaggiamenti marini rafforza la realizzazione e il controllo del rispetto delle regole pertinenti.

In materia di comunicazioni radioelettriche, ciò riguarda i seguenti elementi:

- Ricetrasmittitori radiotelefonici a onde metriche (VHF) dei dispositivi di salvataggio
- Risponditore radar 9 GHz (SART)
- La serie CEI 61162 riguarda le norme di riferimento per i materiali e sistemi di navigazione e radiocomunicazione marittimi - Interfacce digitali
- Equipaggiamento RADAR
- Equipaggiamento LORAN-C
- Equipaggiamento GPS
- Sistema elettronico di visualizzazione delle carte nautiche (ECDIS) con salvaguardia e sistema di visualizzazione delle carte raster (RCDS)
- Equipaggiamento AIS (sistema di identificazione automatica) universale
- Ricevitore Galileo
- Radio a onde metriche (VHF) che consente di ricevere l'ASN
- Ricevitore NAVTEX
- Ricevitore di informazioni sulla sicurezza marittima (RSM) in HF
- INMARSAT

Sicurezza a bordo delle navi e negli impianti portuali

Il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS) è stato adottato nel 2002 nel corso di una conferenza dell'OMI, assieme ad alcune modifiche di altri accordi internazionali. L'obiettivo del codice è garantire una migliore protezione delle navi e degli impianti portuali. Il [Regolamento \(CE\) n. 725/2004](#) del 31 marzo 2004 è stato messo a punto per uniformare l'interpretazione e l'implementazione delle decisioni adottate dall'OMI. La strategia dell'Unione europea sulla sicurezza marittima è stata avviata con l'adozione del 24 giugno 2014 di una decisione del Consiglio di approvare tale strategia in qualità di misura politica e strategica destinata a individuare in maniera efficace e globale le sfide in materia di

sicurezza marittima, ricorrendo a tutti gli strumenti internazionali, europei e nazionali pertinenti.

Il Codice ISPS impone in particolar modo alle navi di disporre di un sistema di allarme di emergenza discreto, noto come SSAS (Ship Security Alert System). Tutte le navi devono essere munite di un sistema di allarme di sicurezza. In caso di attivazione, il SSAS:

- deve attivare e trasmettere a un'autorità competente (inclusa la compagnia) un avviso di sicurezza nave-terra in grado di identificare la nave e la sua posizione, segnalando che la sicurezza della nave è a rischio o è stata compromessa;
- Non deve attivare l'allarme a bordo della nave.
- Non deve trasmettere l'allarme di sicurezza ad altre navi.

deve continuare l'allarme di sicurezza fino alla sua disattivazione e/o al suo ripristino.

Sicurezza e ispezione delle navi per trasporto passeggeri

Le regole e norme comuni relative agli enti abilitati a effettuare ispezioni e controlli delle navi e alle attività di competenza delle amministrazioni marittime (società di classificazione) sono state stabilite dalla [direttiva 94/57/CE](#) del 22 novembre 1994. La sicurezza delle navi in servizio di linea tra due porti dell'Unione europea è regolamentata dalla [direttiva 2009/45/CE](#) del 6 maggio 2009, che ha consolidato e rifuso le regole e le norme di sicurezza per le navi che trasportano passeggeri stabilite dalla [direttiva 98/18/CE](#). La [direttiva 98/41/CE](#) del 18 giugno 1998 relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi per trasporto passeggeri ha consentito l'implementazione del controllo del numero di passeggeri e delle operazioni di salvataggio più efficaci in caso di incidenti. Al fine di migliorare il livello delle conoscenze e delle competenze dei marittimi nell'Unione europea, la Commissione ha presentato a maggio 2018 una proposta che mira ad abrogare la direttiva 2005/45/CE. Il Parlamento ha adottato la sua posizione in prima lettura ad aprile 2019 e il processo di codecisione è attualmente in corso [[2018/0162\(COD\)](#)].

Nel 2016, la Commissione ha presentato tre proposte legislative, che sono state sottoposte al voto in seduta plenaria il 4 ottobre 2017 e pubblicate il 30 novembre 2017. La prima delle

DIFFUSIONE LIMITATA

direttive risultanti, la [direttiva \(UE\) 2017/2108](#) del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 2009/45/CE che stabilisce regole e norme di sicurezza per le navi passeggeri, mira a chiarire e semplificare le regole e le norme di sicurezza per le navi passeggeri, al fine di facilitarne gli aggiornamenti, i controlli e la verifica del rispetto delle stesse. La direttiva sopprime in particolare i riferimenti incoerenti o erronei, introduce nuove definizioni di alcuni tipi di navi, chiarisce la definizione dei materiali equivalenti, esclude le navi di lunghezza inferiore a 24 metri e semplifica la definizione di zone marittime. La Commissione, inoltre, creerà un database con l'obiettivo di migliorare la trasparenza e facilitare la notifica delle esenzioni, delle equivalenze e delle norme di sicurezza supplementari. La seconda delle direttive, la [direttiva \(UE\) 2017/2109](#) del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri che effettuano viaggi da e verso porti degli Stati membri della Comunità e la direttiva 2010/65/UE sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, aggiorna e chiarisce le esigenze in vigore per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi passeggeri. Le modifiche includono l'aggiornamento della definizione di "zone portuali", al fine di introdurre informazioni relative alla nazionalità delle persone a bordo, oltre all'obbligo per la compagnia di conservare le liste dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio presso uno sportello unico a livello nazionale. L'ultima proposta ha portato all'adozione della [direttiva \(UE\) 2017/2110](#) del 15 novembre 2017 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio. La direttiva aggiorna e chiarisce le esigenze esistenti in materia di visite di controllo per traghetti roll-on/roll-off e le unità veloci, oltre a stabilire un sistema di ispezione delle navi da eseguire prima del loro servizio di collegamento regolare, che può essere accompagnato da una visita annua da parte dello Stato di bandiera.

Evoluzione in seguito agli incidenti delle petroliere Erika e Prestige

In seguito ai naufragi delle petroliere Erika (1999) e Prestige (2002), le norme di sicurezza dell'Unione europea nel campo dei trasporti marittimi sono state nuovamente rafforzate in maniera significativa.

1. Pacchetto "Erika I"

La [direttiva 2001/105/CE](#) del 19 dicembre 2001 ha rafforzato e uniformato le disposizioni giuridiche della [direttiva 94/57/CE](#) sugli enti abilitati a effettuare le ispezioni e le visite di controllo sulle navi (vedere sezione precedente). La direttiva, in particolare, istituisce un sistema di responsabilità in caso di prove di negligenza. La [direttiva 2001/106/CE](#) del 19 dicembre 2001 ha reso obbligatorio, per alcune navi che presentano rischi potenziali, il controllo da parte dello Stato di approdo. La direttiva, inoltre, ha introdotto una "lista nera" delle navi a cui può essere negato l'accesso ai porti dell'Unione europea.

Il [regolamento \(CE\) n. 417/2002](#) del 18 febbraio 2002 ha stabilito un calendario per il ritiro dalla circolazione delle petroliere monoscafo, da sostituire con navi a doppio scafo, più sicure. In seguito al naufragio della petroliera Prestige, è stato adottato un calendario più rigoroso nel [regolamento \(CE\) n. 1726/2003](#) del 22 luglio 2003. In seguito, il [regolamento \(UE\) n. 530/2012](#) del 13 giugno 2012 relativo all'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, abroga il [regolamento \(CE\) n. 417/2002](#) e previene alcune esenzioni che potrebbero essere invocate in virtù delle regole dell'OMI. Il regolamento dispone che, nel caso delle petroliere che trasportano prodotti petroliferi pesanti, solo quelle a doppio scafo potranno battere la bandiera di uno Stato membro. Le petroliere monoscafo, invece, indipendentemente dalla bandiera battuta, non sono autorizzate a entrare nei porti o nei terminali in mare aperto, né a gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione degli Stati membri.

2. Pacchetto "Erika II"

La [direttiva 2002/59/CE](#) del 27 giugno 2002 prevede l'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione (SafeSeaNet). Spetta all'armatore della nave, prima dell'ingresso in un porto comunitario, comunicare una serie di informazioni alle autorità portuali competenti, in particolare se trasporta materiali pericolosi o inquinanti. La direttiva ha reso obbligatorie l'installazione di sistemi di identificazione automatica delle navi (sistemi AIS) e la registrazione dei dati di viaggio (sistemi VDR o "scatole nere"). Le autorità competenti degli Stati membri si riservano il diritto di vietare a una nave l'uscita da un porto in presenza di condizioni meteorologiche sfavorevoli. Il [regolamento \(CE\) n. 1406/2002](#) del 27 giugno 2002 ha istituito l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (AESM), il cui ruolo consiste nell'offrire agli Stati membri e alla Commissione un sostegno scientifico e tecnico e nel controllo dell'applicazione delle regole di sicurezza nel trasporto marittimo. Con il tempo,

le competenze dell'AESM sono aumentate in maniera significativa, fino a coprire la lotta all'inquinamento (assistenza operativa su richiesta degli Stati membri) e i sistemi di sorveglianza satellitari. Il [regolamento \(UE\) n. 100/2013](#) del 15 gennaio 2013 ha modificato il regolamento AESM, chiarendo le attività principali e secondarie dell'Agenzia e precisando il suo ruolo nella promozione della cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nei seguenti modi:

- creando e facendo ricorso al Centro europeo di dati per l'identificazione e il tracciamento a lungo raggio delle navi dell'Unione europea (LRIT) e al SafeSeaNet;
- fornendo dati pertinenti in materia di posizionamento delle navi e di osservazione della Terra alle autorità nazionali e agli organismi dell'Unione europea competenti;
- fornendo assistenza operativa agli Stati membri nell'ambito delle indagini sugli incidenti gravi.

3. Terzo pacchetto sulla sicurezza marittima e sul controllo da parte dello Stato di approdo

In seguito a una serie di negoziati, a dicembre 2008 il Parlamento e il Consiglio sono giunti a un accordo sul terzo pacchetto legislativo, composto da due regolamenti e sei direttive:

- rifusione della direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo ([direttiva 2009/16/CE](#) del 23 aprile 2009), al fine di garantire la presenza di ispezioni più efficaci e più frequenti, grazie a nuovi meccanismi di sorveglianza associati al profilo di rischio; la direttiva 2009/16/CE integra in tal modo le procedure, gli strumenti e i lavori del memorandum di intesa di Parigi (che esiste dal 1982) nel campo di applicazione del diritto dell'Unione europea;
- la [direttiva 2009/21/CE](#) del 23 aprile 2009 sul rispetto degli obblighi degli Stati di bandiera, che mira a migliorare il controllo del rispetto delle disposizioni internazionali da parte delle navi che battono la bandiera di uno Stato membro;
- la [direttiva 2009/17/CE](#) del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva sull'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione (SafeSeaNet), al fine di migliorare le condizioni giuridiche quadro relative ai luoghi di rifugio per le navi in pericolo e di continuare a sviluppare la piattaforma SafeSeaNet;
- il [regolamento \(CE\) n. 391/2009](#) e la [direttiva 2009/15/CE](#) del 23 aprile 2009, che stabiliscono una serie di regole e norme comuni relative agli enti abilitati a effettuare

ispezioni e controlli sulle navi, al fine di istituire un sistema indipendente di controllo della qualità e di colmare le lacune nelle procedure di ispezione e di certificazione della flotta mondiale;

- la [direttiva 2009/18/CE](#) del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti del trasporto marittimo e che specifica principi uniformi per la realizzazione di inchieste in mare sugli incidenti che coinvolgono navi che battono la bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea e che si verificano nel mare territoriale o nelle acque interne di uno Stato membro; la direttiva ha pertanto creato un sistema che mira alla messa in comune dei risultati, noto come "sistema di cooperazione permanente", tra l'AESM, la Commissione e gli Stati membri;
- il [regolamento \(CE\) n. 392/2009](#) del 23 aprile 2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente (fondato sulla convenzione di Atene del 1974 sul trasporto via mare dei passeggeri e dei rispettivi bagagli, modificata dal protocollo del 2002);
- la [direttiva 2009/20/CE](#) del 23 aprile 2009 che mira a precisare le condizioni del controllo dello Stato di approdo dei certificati di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (sottoposte a limitazioni ai sensi della convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi [LLMC] del 1976, modificata dal protocollo del 1996).

3.4. REGOLAMENTAZIONE NAZIONALE

Il documento di riferimento resta il "**CODICE DEI TRASPORTI**" francese, in particolare la quinta sezione: "TRASPORTO E NAVIGAZIONE MARITTIMI"

- Titolo IV capitolo II: Sicurezza della navigazione
- Titolo V: Sicurezza delle navi

Il **regolamento sulla sicurezza delle navi** è suddiviso in 7 volumi, contenenti rispettivamente i seguenti testi:

- Sommario generale
- Volume 1: Disposizioni generali
- Volume 2: Navi passeggeri che effettuano viaggi internazionali e navi da carico di stazza lorda superiore a 500 UMS (volume 2)
- Volume 3: Navi da passeggeri che effettuano viaggi nazionali e navi da carico di stazza lorda inferiore a 500 UMS e navi di tipo particolare
- Volume 4: Navi da diporto (consultare la sezione sul diporto)

- Volume 5: Navi da pesca
- Volume 6: Equipaggiamenti marini - Carichi
- Volume 7: Integrazioni

Questo regolamento raggruppa una serie di testi specifici. Quelli che riguardano la sicurezza marittima e le radiocomunicazioni sono elencati di seguito:

Divisione 219, regolamento allegato all'ordinanza del 23 novembre 1987 modificata:
"RADIOCOMUNICAZIONI PER IL SISTEMA MONDIALE DI PERICOLO E SICUREZZA IN MARE»

Divisione 334 (07-11-08): Manutenzione a terra dei radiofari di localizzazione dei sinistri tramite satellite

Divisione 335 (01-01-15): Sistema di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT)

Divisione 341 (06-04-17): Sistema di visualizzazione delle carte elettroniche

Divisione 351 (06-04-2017): Sistema di allarme e di sicurezza della nave



DIFFUSIONE LIMITATA

4. Riepilogo dei testi sulla sicurezza marittima relativi alle comunicazioni

ORIGINE	TITOLO	AMBITI
UIT (Int.)	Regolamento delle radiocomunicazioni, edizione 2016	
OMC (Int.)	Accordo generale sul commercio dei servizi (AGCS)	<i>Articolo II dell'AGCS</i> <i>Articolo III dell'AGCS</i> <i>Articolo VI dell'AGCS</i>
OMI (Int.)	SOLAS 74 - Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare	Capitolo IV: Radiocomunicazioni Capitolo V: Sicurezza della navigazione
OMI (Int.)	COLREG 72 Regolamento internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare	Lavoro 2 dello SHOM: "regole di precedenza"
OMI (Int.)	MARPOL Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi	Riguarda tutti i tipi di inquinamento marino provocati dalle navi, siano essi fortuiti, funzionali, volontari o involontari (non esiste un capitolo dedicato alle comunicazioni, ma potrebbe rientrare nell'ambito delle TIC)
OMI (Int.)	LL 66: Convenzione internazionale sulle linee di carico	Regolamentazione della quantità di merci imbarcate (non esiste un capitolo dedicato alle comunicazioni, ma potrebbe rientrare nell'ambito delle TIC)
OMI (Int.)	STCW: Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, rilascio dei brevetti e tenuta della guardia per i marittimi	Capitolo IV: Radiocomunicazioni e personale incaricato delle radiocomunicazioni
UE	direttiva 94/58/CE del 22 novembre 1994 direttiva 2012/35/UE del 21 novembre 2012.	La direttiva sul livello minimo di formazione dei marittimi ha conferito il valore di norma dell'Unione europea alla Convenzione STCW del 1978

DIFFUSIONE LIMITATA

		regole relative alla formazione e norme di competenza per la certificazione dei marittimi
UE	la direttiva 96/98/CE del 20 dicembre 1996 la direttiva 2012/32/UE modifica la direttiva 96/98/CE , sostituendo l'allegato A la direttiva 2014/90/UE del 23 luglio 2014 relativa agli equipaggiamenti marini	Relativa agli equipaggiamenti di bordo che mira a uniformare l'applicazione della Convenzione SOLAS sugli equipaggiamenti delle navi commerciali, rendendo in tal modo obbligatorie le risoluzioni dell'OMI rafforza la realizzazione e il controllo del rispetto delle regole
UE	regolamento (CE) n. 725/2004 del 31 marzo 2004	Messo a punto per uniformare l'interpretazione e l'implementazione delle decisioni adottate dall'OMI nell'ambito dell'applicazione del Codice ISPS. Rende obbligatorie le disposizioni della parte B (raccomandazioni).
UE	Direttiva 2002/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002	Relativa a un quadro normativo comune per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (direttiva "quadro")
UE	Direttiva 2002/19/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002	Relativa all'accesso alle reti di comunicazione elettronica e alle risorse correlate e all'interconnessione delle medesime (direttiva "accesso")
UE	Direttiva 2002/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002	Relativa alle autorizzazioni per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (direttiva "autorizzazione")
UE	Direttiva 2002/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002	Relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva "servizio universale")
UE	Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 luglio 2002	Relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva "vita privata e comunicazioni elettroniche")

DIFFUSIONE LIMITATA

UE	direttiva (UE) 2017/2108 del 15 novembre 2017,	Modifica la direttiva 2009/45/CE che stabilisce regole e norme di sicurezza per le navi passeggeri (non esiste un capitolo dedicato alle comunicazioni, ma potrebbe rientrare nell'ambito delle TIC)
UE	direttiva 2002/59/CE del 27 giugno 2002 (pacchetto ERIKA 2)	Prevede l'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione (SafeSeaNet).
UE	regolamento (CE) n. 1406/2002 del 27 giugno 2002 (pacchetto ERIKA 2)	Ha istituito l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (AESM)
UE	direttiva 2009/17/CE del 23 aprile 2009 (pacchetto ERIKA 3)	Modifica la direttiva sull'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione (SafeSeaNet), al fine di migliorare le condizioni giuridiche quadro relative ai luoghi di rifugio per le navi in pericolo e di continuare a sviluppare la piattaforma SafeSeaNet
ANFR (Fr)	Tableau national de répartition des bandes de fréquences (TNRBF),	Specifica le bande e i servizi radio gestiti dai diversi assegnatari e definisce le priorità tra gli stessi
Fr	" CODICE DEI TRASPORTI " quinta parte: "TRASPORTO E NAVIGAZIONE MARITTIMI"	Titolo IV capitolo II: Sicurezza della navigazione Titolo V: Sicurezza delle navi
Fr	Ordinanza del 23 novembre 1987, modificata, relativa alla sicurezza delle navi, e il suo regolamento allegato	Divisione 219 , regolamento allegato all'ordinanza del 23 novembre 1987 modificata: "RADIOCOMUNICAZIONI PER IL SISTEMA MONDIALE DI PERICOLO E SICUREZZA IN MARE»

DIFFUSIONE LIMITATA

Fr	Regolamento sulla sicurezza delle navi	<p>Divisione 334 (07-11-08): Manutenzione a terra dei radiofari di localizzazione dei sinistri tramite satellite</p> <p>Divisione 335 (01-01-15): Sistema di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT)</p> <p>Divisione 341 (06-04-17): Sistema di visualizzazione delle carte elettroniche</p> <p>Divisione 351 (06-04-2017): Sistema di allarme e di sicurezza della nave</p>
----	--	---