

Il primato dell'Italia nell'attività di “port state control” a tutela della sicurezza in mare e dell'ambiente marino

a cura di Cristian Rovito

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera -

Abbiamo spesso accennato al sistema istituito con l'adozione da parte di alcuni paesi comunitari¹ e non, del “Memorandum of Understanding for port state control di Parigi del 1982 – Paris Mou 1982” (www.parismou.org).

Lo scopo primario di questo strumento legislativo a carattere prevalentemente amministrativo, è quello di prevenire ed eliminare dal mercato del “trasporto marittimo”, l'utilizzo di navi sub – standards, ovvero unità mercantili non rispondenti alla vigenti Convenzioni Internazionali in materia di sicurezza della navigazione, di security, di certificazione degli equipaggi marittimi e tutela del lavoro a bordo delle navi, e di tutela dell'ambiente marino. Con l'adozione del nuovo emendamento, approvato il 27 maggio 2005, è stato elaborato il nuovo testo vigente del Paris MOU, nel quale è rimasto invariato l'intento precipuo di “incrementare” la sicurezza marittima (safety) e la protezione dell'ambiente marino (marine environment), qualificabili come i cardini principali dell'azione ispettiva comunitaria benchè non destituiscono quegli altri ambiti a cui ut supra abbiamo fatto riferimento.

Possiamo senz'altro asserire che il sistema PSC così “superficialmente descritto”, operante nelle acque comunitarie da più di vent'anni, anche se è del tutto innegabile che un notevole impulso l'abbia subito negli ultimi dieci anni allorquando si è maggiormente sentita l'esigenza di “sicurezza” nella sua accezione più ampia, rappresenta verosimilmente il sistema di controllo dell'Unione Europea. Non a caso, l'istituzione dell'Agenzia Europea per la sicurezza marittima² con sede centrale a Lisbona, ha permesso di dare maggior certezza e celerità alle procedure ispettive che pur si avvalgono di “strumenti giuridici” espressi ed individuati nel testo Mou.

Un compito certamente essenziale quello che l'EMSA (European maritime safety agency) svolge all'interno delle acque comunitarie e nei confronti non solo di tutti gli organi comunitari, ma anche di tutte le autorità marittime europee deputate all'espletamento dei compiti in materia di controllo dello stato di approdo.

In Italia, l'Autorità Marittima preposta all'effettuazione dei controlli in materia di sicurezza della navigazione è il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera -, attraverso il VI° Reparto "Sicurezza della Navigazione" del Comando Generale sito in Genova, e gli organi periferici: Direzioni Marittime (M.R.S.C. – Maritime rescue sub center), Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi (U.C.G. – unit coast guard)³.

In ogni Direzione Marittima è istituito un "nucleo di coordinamento PSC", che ha il compito di "coordinare" tutta l'attività Psc all'interno della giurisdizione marittima di competenza⁴.

L'EMSA ha sottoposto alla lente d'ingrandimento l'intero sistema italiano di port state control, quindi l'attività istituzionale della Guardia Costiera Italiana.

I dati relativi all'attività del 2005, custoditi nei database dell'Unione Europea cristallizzano e consolidano la professionalità, l'impegno e la grande tradizione marinaiasca del personale del Corpo delle Capitanerie di porto, confermando per il settimo anno consecutivo il nostro paese al primo posto tra i paesi aderenti al Mou in tema di ispezioni.

Nel corso del 2005, i controlli eseguiti dagli ispettori italiani ammontano a ben 2361 (in tutta la regione Mou in controlli sono stati 20940!!!), corrispondenti all' 11% e ad un tasso ispettivo del 37% delle navi straniere arrivate in Italia nell'anno trascorso.

Tenuto conto che la percentuale minima a cui bisogna pervenire annualmente corrisponde al 25% delle navi che approdano nella penisola, ci possiamo rendere perfettamente conto come siamo ben al di sopra delle aspettative, essendoci una differenza percentuale di ben 12 punti.

Bisogna poi considerare che delle 2361 navi straniere ispezionate negli approdi nazionali, il numero delle navi fermate equivale a 235 unità, quello delle navi ove siano state riscontrate delle deficienze 1493, mentre quello relativo alle unità bandite 7⁵.

I dati ut supra menzionati si preoccupano di evidenziare anche le tipologie di navi manchevoli nei confronti delle convenzioni internazionali, ragion per cui sono state “detenute” fino alla completa eliminazione delle deficienze riscontrate.

Il 67% riguarda le navi da carico generale, il 14% le navi portarinfuse, il 5 % le navi portacontenitori ed il 2% le navi petroliere e chimichere.

L'attività di controllo istituita con il Paris Mou 82 benché abbia certamente un ruolo attivo ed in via esclusiva per le navi straniere che approdano nei porti nazionali, s'interessa anche dell'aspetto passivo attraverso il quale le Capitanerie di Porto si occupano di controllare preventivamente, attraverso il rilascio delle Certificazioni Internazionali di sicurezza congiuntamente agli Organismi di classificazione (in Italia il più importante è il Rina – Registro Italiano Navale, anche se nel regime del libero mercato, ai sensi del D.P.R. 418/98, sono autorizzati ad operare nel nostro paese anche altri organismi: American Bureau Shipping, Bureau Veritas, etc), e successivamente mediante l'esecuzione di visite intermedie, visite di rinnovo certificati etc.

Anche in quest'ultima direzione, l'attività ispettiva ha prodotto ottimi risultati con i quali si è riusciti ad inserire l'Italia nella “white list” del Paris Mou 82, ovvero la lista dei Paesi che garantiscono elevati standard di sicurezza per le navi di bandiera. Ed è chiaro che possiamo sottolineare e sicuramente vantarci di essere un paese all'avanguardia, sia sotto l'aspetto preventivo, sia sotto l'aspetto “repressivo”, poiché, le solo 7 detenzioni subite dal nostro naviglio mercantile sono sufficienti ad esprimere questo primato, già raggiunto nella scorsa stagione marittima⁶.

Sempre che ve ne fosse bisogno, infine, ed a conferma di quanto sia attuale e qualitativamente riconosciuto ed apprezzato il lavoro svolto dagli uomini e dalle donne del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera -, in ambito comunitario ed internazionale, dal 01 gennaio 2006 al 28/02/2006, le navi detenute o alle quali sia stato negato l'accesso ai porti nazionali ammonta già a 40 unità mercantili.

Cristian Rovito

¹ I paesi comunitari che hanno aderito a MOU 1982 sono: Belgio, Danimarca, Estonia, Lettonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Slovenia, Paesi Bassi, Norvegia, , Portogallo, Spagna, Svezia, Regno Unito, mentre quelli non comunitari sono: Canada, Croazia, Islanda, Irlanda, e Polonia, per un totale di 22 stati aderenti.

² Istituita con il Regolamento CE 1406/2002 dell'Unione Europea

³ Vds Legge n. 647 del 23 dicembre 1996

⁴ i sensi dell'articolo 16 del Codice della Navigazione, il litorale italiano è diviso in zone marittime, ogni zona marittima è divisa in compartimenti ed ogni compartimento in circondari marittimi . . . omissis . . . negli approdi di maggior importanza in cui non hanno sede né l'ufficio del compartimento, né l'ufficio del circondario, sono istituiti uffici locali di porto o delegazioni di spiaggia dipendenti dall'ufficio circondariale. La direzione è assegnata agli Ufficiali e Sottufficiali del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera -.

⁵ Le navi bandite sono quelle unità allontanate dai porti nazionali con contestuale notifica del divieto di operare in tutti i porti dell'area Mou, sino all'eliminazione delle gravi deficienze rilevate a bordo dagli ispettori in fase di controllo.

⁶ Fonte www.guardiacostiera.it/psc/