

Inquinamento e tutela del mare

Il sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale nella tutela dell'ecosistema marino.

A cura del dott. Cristian Rovito

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera

Con la Direttiva 2002/59/CE, modificata dalla Direttiva 2009/17/CE, l'Unione Europea ha inteso istituire un **sistema comunitario e di informazione sul traffico navale**. Già con la Legge 51/2001, le cui disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo, attraverso lo stanziamento delle risorse finanziarie necessarie, il nostro legislatore diede l'input alla realizzazione sulle nostre coste del "**sistema di monitoraggio del traffico marittimo - VTS - Vessel traffic service**"¹. Da evidenziare è anche l'aspetto attinente all'ammodernamento della flotta mercantile nazionale attraverso la concessione di contributi alle imprese armatoriali aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione, per accelerare l'eliminazione delle unità a singolo scafo non conformi ai più avanzati standard in materia di sicurezza della navigazione, così garantendo una maggior tutela dell'ambiente marino.

Premettiamo subito che i contenuti che andremo ad illustrare nel proseguo della presente trattazione, potrebbero sembrare in prima lettura non direttamente attinenti alle attività di tutela e preservazione degli ecosistemi marittimi e costieri. Ciò tale per la semplice ragione che gran parte delle disposizioni attengono prevalentemente ad aspetti tecnici, operativi e tecnologici della sicurezza della navigazione che, come noto, costituisce il primo tassello all'interno del *corpus legis* individuato in tema di tutela e protezione del mare dagli organismi internazionali, riferendoci in primis all'Organizzazione Internazionale marittima (IMO - International Maritime Organization). A nostro modesto avviso, appaiono chiare ed inequivocabili le ricadute che discendono dall'adozione di procedure standardizzate e di strumentazioni atte a "governare" in sicurezza la conduzione della navigazione marittima in tutti i suoi aspetti operativi (*maritime and environment governance*).

¹ Vds. in merito "*La concessione di aiuti economici alle imprese armatrici per favorire l'uso di navi a doppio scafo (double hull) e l'ammodernamento della flotta*" di Cristian ROVITO su www.dirittoambiente.net.

Vengono definite come “merci pericolose” quelle sostanze classificate dall’IMDG code (*International maritime dangerous goods code*), le sostanze liquide di cui al IBC code (*International bulk carrier code*), i gas liquefatti di cui al IGC code (*International gas carrier code*) e le sostanze solide di cui al BC code (*bulk carrier code*).

Le “merci inquinanti” sono costituite dagli idrocarburi (annesso I - Convenzione Marpol 73/78), dalle sostanze liquide nocive (annesso II) e dalle sostanze dannose di cui all’annesso III alla Convenzione Internazionale per la prevenzione dell’inquinamento da navi (Marpol 73/78).

Con il D. Lgs n. 18 del 16 febbraio 2011, tenuto conto che nel frattempo, a partire dal 2001 con la citata legge n. 51 si è proceduto in Italia alla realizzazione del sistema VTS (completamento delle tranche programmate), sono state apportate delle modifiche piuttosto significative che riguardando direttamente la definizione di “amministrazione” e di “autorità competenti”, hanno delineato un quadro più chiaro ed omogeneo in termini di “competenze e responsabilità istituzionali”, improntate ai principi di efficacia, efficienza, economicità, trasparenza dell’azione amministrativa.

Nella prima rientra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, unitamente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera. Nella seconda, l’assunto normativo vale ad individuare l’Autorità nazionale competente (*national competent Authority - NCA*), e, a livello locale, l’Autorità locale competente (*local competent Authority*). Più specificatamente, quest’ultima consta delle Autorità marittime ovvero degli Uffici marittimi di cui all’art. 16 del codice della navigazione, dei Centri secondari di soccorso marittimo (*MRSC - Maritime rescue sub center*) siti in ogni Direzione Marittima (attualmente 15)², presso i quali vi sono anche le Autorità VTS definite con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 28.1.2005, aggiornato con decreto dirigenziale del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera.

In un precedente contributo pubblicato sulla nostra testata ci siamo occupati dei “**luoghi di rifugio**” ovvero il porto o parte di esso o altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o altra area riparata individuata per accogliere una nave che necessita di assistenza³. Il “servizio di assistenza al traffico marittimo (VTS)” è quel servizio finalizzato a migliorare la sicurezza della navigazione e l’efficienza del traffico marittimo e a **tutelare l’ambiente**, in grado di interagire con le navi che transitano nell’area coperta dal VTS. Da evidenziare la modifica introdotta dal D. Lgs 18/2011 all’art. 2 del D. Lgs 196/2005 sul concetto di “nave che necessita di assistenza”, dovendosi intendere come tale, fatte salve le disposizioni della Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, una nave che si trova in una situazione che potrebbe comportarne il naufragio o un pericolo per l’ambiente o la navigazione⁴.

² Individuati con DPR 28.9.1994, n. 662 quali Autorità preposte al coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso;

³ Vds. in merito “*I luoghi di rifugio nella tutela dell’ambiente marino*” di Cristian ROVITO su www.dirittoambiente.net ;

⁴ Appare opportuno ricordare a tal proposito la tragica vicenda della M/C ERIKA, da cui discesero i pacchetti Erika I ed Erika II, comprensivi dell’introduzione dei “luoghi di rifugio” nei piani di pronto intervento locali, e della M/C PRESTIGE che più volte si videro rifiutare il permesso di accedere in luoghi di sicurezza dove sarebbe stato sicuramente possibile contenere il

Uno sguardo occorre prestarlo anche alle seguenti definizioni, che meglio aiutano a comprendere da un lato la complessità dell'intero sistema di monitoraggio del traffico marittimo, dall'altro l'importanza che lo stesso assume sotto l'aspetto della riduzione del rischio di sinistri marittimi con conseguenti effetti negativi per gli ecosistemi marittimi e costieri. Non c'è dubbio che siffatto sistema si presenti articolato e complesso.

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.

Adriatic Traffic: sistema di reportazione navale obbligatorio di cui alla Risoluzione Msc.73 (69), adottata dalla Maritime Safety Commite dell'Imo, recepita con decreto del Ministro delle Infrastrutture dei trasporti del 2.10.2008.

MARES - Mediterranean Ais Regional Exchange System: sistema internazionale di scambio di dati sul traffico marittimo realizzato e gestito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera per ottemperare alle disposizioni di cui all'art. 9, comma 1 (*"Infrastrutture per i sistemi di reportazione navale, i sistemi di rotte navali e i servizi di assistenza al traffico marittimo"*) che contempla l'invio di informazioni al sistema SafeSeaNet.

PMIS - Port managment information system: sistema informativo per la gestione portuale realizzato e gestito dalle Autorità competenti *supra* individuate (Autorità marittime).

Il **"monitoraggio e controllo del traffico marittimo"**, riconosciuti alla potestà statale, riassumono essenzialmente la funzione di raccolta e scambio di informazioni sul traffico marittimo svolta in via esclusiva dalle Autorità competenti (*ergo*: Autorità Marittime), come regolamentata dal D. Lgs 196/2005 e ss. mm e ii., finalizzata ad incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico, migliorare la capacità di risposta nelle attività di ricerca e soccorso alla vita umana in mare, in caso di eventi, incidenti o situazione potenzialmente pericolose, **ed a contribuire ad una più efficace prevenzione e localizzazione degli inquinamenti causati dalle navi**, nonché al monitoraggio e controllo delle attività legate allo sfruttamento delle risorse ittiche (pesca marittima).

Tralasciando ora tutti gli aspetti tecnici affrontati dalla norma in esame a partire dall'art. 5 fino ad arrivare all'art. 16 in cui il legislatore si è occupato prevalentemente di "comunicazione di dati" tra nave e Autorità competente, in un ottica di "polizia amministrativa della navigazione marittima"⁵ riteniamo ora opportuno focalizzarci sugli artt. 18, 19, 20, 20-bis e 20-ter.

versamento di idrocarburi. Vds. inoltre *"Il disastro della petroliera Erika: il tribunale francese condanna l'armatore, il gestore e la compagnia petrolifera e riconosce un risarcimento di milioni di euro"* a cura di Cristian ROVITO su www.dirittoambiente.net;

⁵ Il sistema VTS è un sistema altamente tecnologico gestito dalle Capitanerie di porto Guardia Costiera il cui obiettivo, tra gli altri, è quello del monitoraggio continuo delle zone di mare interessate, utilizzando appositi sensori e sistemi di comunicazione quali radar, radiogoniometri, ricetrasmittitori radio, telecamere a circuito chiuso, opportunamente interfacciati con le sale operative degli Uffici marittimi e la centrale operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera. Partendo da questa definizioni di T. Vespasiani sul *"Glossario dei termini economici e giuridici"* è facile desumere che tale attività istituzionale rientri appieno nella definizione in senso lato di attività di polizia, Il

© Copyright riservato www.dirittoambiente.com - Consentita la riproduzione integrale in fotocopia e libera circolazione senza fine di lucro con logo e fonte inalterata

E' vietato il plagio e la copiatura integrale o parziale di testi e disegni a firma degli autori - a qualunque fine - senza citare la fonte - La pirateria editoriale è reato (legge 18/08/2000 n° 248)

Tali disposizioni nascono dopo le tragiche esperienze degli affondamenti della M/C ERIKA e M/C PRESTIGE. A dimostrazione di quanto lo studio e l'analisi delle dinamiche con cui avvengono i sinistri marittimi, sia sotto il profilo tecnico – operativo, sia sotto il profilo politico (legislazione marittima), siano fondamentali al fine di trarre utili indicazioni atte a migliorare gli standard di sicurezza e a ridurre il rischio di incidenti in mare.

Andiamo con ordine nell'analizzarne i punti salienti.

L'art. 18 riguarda le misure da adottare in presenza di condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse (sussistenza di un grave rischio di inquinamento della zona marittima o costiera, o delle zone marittime o costiere di altri Stati od anche pericolo per la vita umana in mare), per le quali l'Autorità marittima fornisce al comandante della nave che si trova nella zona interessata o che intende entrare o uscire dal porto tutte le informazioni sulle condizioni meteo marine e, ove opportuno e possibile, sui pericoli che le stesse possono comportare per la nave, il carico, l'equipaggio e i passeggeri. Inoltre adotta tutte le misure idonee ad agevolare il comando di bordo nell'acquisizione di un quadro quanto più completo, raccomandando l'entrata o l'uscita in porto o di non intraprendere la navigazione fino a quando non si siano ristabilite le condizioni meteo marine o sia cessato il pericolo per le persone e l'ambiente. Per ultimo, l'Autorità marittima può avvalersi della facoltà di limitare o vietare il rifornimento di combustibile in mare all'interno delle acque territoriali⁶.

Di particolare interesse è il successivo art. 19 sulle misure relative agli incidenti in mare. In caso di sinistro, ai sensi del precedente art. 17, l'Autorità marittima "adotta le misure appropriate, comprese quelle di cui all'allegato IV, in conformità alle vigenti disposizioni nazionali e internazionali per garantire la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero"⁷.

Da analizzare nei particolari sono poi le procedure, i compiti istituzionali e le responsabilità che il decreto *de quo* individua nei successivi articoli e che necessitano inevitabilmente di essere approfonditi congiuntamente a quanto già si è detto a proposito del potere di diffida dell'Autorità marittima in caso di inquinamento marino⁸.

termine **polizia** è in genere usato per indicare il complesso delle attività istituzionali di gestione delle comunità umane organizzate, derivando il nome e l'origine storica del concetto dallo sviluppo della *polis* della *Grecia antica*. In senso storico si tratta dunque di un concetto molto prossimo a quello di governo, inteso come potere esecutivo, gestore dell'autorità conferitagli dalla comunità di riferimento al fine dell'amministrazione della cosa pubblica e spesso in funzione del bene comune. Ed è concetto affine anche a quello della pubblica sicurezza, uno degli elementi costituzionali del contratto sociale e una delle tematiche che più direttamente legano il concetto originario di polizia con quello moderno.

⁶ Le acque territoriali secondo la Convenzione sul diritto del mare sottoscritta a Montego bay nel 1982 hanno un'estensione di 12 NM a partire dal limite superiore delle acque interne.

⁷ Ancora una volta osserviamo quanto si stretto il legame tra il concetto di "sicurezza della navigazione" e quello di "protezione, tutela dell'ambiente marino e costiero".

⁸ La diffida dell'Autorità Marittima in caso di inquinamento dell'ambiente marino a cura di Cristian ROVITO su www.dirittoambiente.net.

Il punto centrale che deve essere ben chiaro interessa la figura del Comandante della nave, in capo al quale vi è l'obbligo di "rapportare" immediatamente all'Autorità marittima competente:

- qualsiasi incidente che pregiudica la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamenti o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura;
- qualsiasi incidente che compromette la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave, qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo, le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione;
- qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o del litorale, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare;
- qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva.

Si tratta di nuove disposizioni che determinano una sorta di amplificazione dei doveri stabiliti dall'art. 12 della Legge 979/82 sulle "disposizioni per la difesa del mare". In effetti, anche per il D. Lgs 196/2005 l'armatore, il proprietario, la compagnia, il comandante della nave e il proprietario delle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, **hanno l'obbligo/dovere di collaborare con le Autorità allo scopo di ridurre al minimo le conseguenze di un incidente**, trasmettendo in ogni caso alla **Local Competent Authority** le informazioni di cui all'art. 12, ovvero tutte quelle informazioni che hanno attinenza con il trasporto di merci pericolose o inquinanti: scheda di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico - chimiche dei prodotti; i numeri di chiamata dello spedizioniere, etc.

Con riferimento al sistema di gestione della sicurezza a bordo delle navi, come stabilito dal Codice ISM, il comandante della nave informa la compagnia di ogni incidente, la quale si mette a disposizione delle autorità competenti e fornisce la massima collaborazione (si pensi alla Costa Crociere in occasione dell'incaglio della M/N Costa Concordia avvenuto nei pressi dell'isola del Giglio lo scorso gennaio).

Sulla base delle disposizioni di cui all'art. 11 delle disposizioni per la difesa del mare, la figura del Capo del Compartimento marittimo gioca un ruolo centrale all'interno del sistema di intervento nel più ampio quadro delle attività di pianificazione operativa locale antinquinamento. Le norme gli conferiscono il compito di decidere sull'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza.

L'art. 20 del D. Lgs 196/2005, nell'individuare l'Autorità competente per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza, al comma 2, assegna il potere di adozione, in caso di minaccia per la sicurezza della navigazione, del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche

marine, delle misure necessarie, comprese quelle di cui all'allegato IV (ordine di recarsi in un luogo di rifugio; limitazione dei movimenti della nave o dirigerla su una data rota, etc.), volte alla **tutela delle aree marine e costiere, tenendo presente altresì l'esigenza di salvaguardare i siti ad elevata valenza ambientale, socio - economica e turistica.**

Al'interno della pianificazione operativa di **pronto intervento locale antinquinamento**⁹ è il **Capo del Compartimento** che, ribadiamo ancora, rappresenta l'organo istituzionalmente deputato ad assumere le decisioni in ordine all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza, deve individuare le procedure per far fronte ai rischi, ivi **compresi quella alla vita umana e all'ambiente**, causati dalla presenza di navi che necessitano di assistenza nelle acque di propria giurisdizione, in aderenza alle linee guida all'uopo adottate dall'IMO (Risoluzioni A.949(23) e A.950(23). Non potrebbe peraltro sfuggire il fatto che il Capo del Compartimento rappresenta il "braccio operativo" della Direzione Generale per la protezione della natura e del mare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che detta gli indirizzi nelle materie di stretta competenza istituzionale¹⁰.

⁹ Appare utile ricordare che ai sensi dell'art. 11 della L. 979/82 le Autorità marittime, nella cui area di competenza si verifichi l'inquinamento o la minaccia di inquinamento, è tenuta a disporre tutte le misure necessarie, non escluse quelle per la rimozione del carico o del natante, allo scopo di prevenire o eliminare gli effetti inquinanti ovvero attenuarli qualora risultasse tecnicamente impossibile eliminarli. Qualora il pericolo di inquinamento o l'inquinamento in atto sia tale da determinare una situazione di emergenza, il **Capo del Compartimento marittimo** competente per territorio dichiara l'emergenza locale, dandone immediata comunicazione *in primis* al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare - Direzione Generale per la Protezione della Natura, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Centrale Operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, ed assume la direzione di tutte le operazioni sulla base del piano operativo di pronto intervento locale . . . omissis . . . da lui adottato d'intesa con gli organi del Dipartimento per la protezione civile.

¹⁰ L' Art. 5 del DPR 140/2009 recante il **Regolamento recante riorganizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare assegna alla** Direzione generale per la protezione della natura e del mare, articolata in sette divisioni, le funzioni nei seguenti ambiti:

- a) istituzione, conservazione e valorizzazione sostenibile delle aree protette terrestri e marine;
- b) predisposizione della relazione al Parlamento sullo stato di attuazione della legge quadro sulle aree protette e sul funzionamento e i risultati della gestione dei parchi nazionali;
- c) esercizio della vigilanza sulla gestione delle aree protette terrestri e marine;
- d) iniziative volte a garantire la conservazione e la corretta gestione della Rete Natura 2000 di cui alla direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992;
- e) coordinamento delle attività inerenti alla predisposizione e all'aggiornamento della Carta della natura ai sensi della legge quadro sulle aree protette;
- f) individuazione delle linee fondamentali di assetto del territorio, d'intesa, per quanto di competenza, con la Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche, al fine della tutela degli ecosistemi terrestri e marini;
- g) conoscenza e monitoraggio dello stato della biodiversità, terrestre e marina, con la definizione di linee guida di indirizzo e la predisposizione e l'aggiornamento della Strategia nazionale per la biodiversità;
- h) coordinamento delle attività amministrative, tecniche e scientifiche in materia di biosicurezza e di biotecnologie e monitoraggio delle immissioni nell'ambiente degli organismi geneticamente modificati nonché predisposizione del piano generale per le attività di vigilanza;
- i) iniziative volte alla salvaguardia delle specie di flora e fauna terrestri e marine con particolare riguardo alla tutela delle foreste promuovendo la gestione sostenibile degli ecosistemi forestali;
- l) attuazione della Convenzione sul commercio internazionale delle specie animali e vegetali in via di estinzione (CITES), firmata a Washington il 3 marzo 1973 e ratificata con legge 19 dicembre 1975, n. 874, delle Convenzioni UNESCO per la protezione del patrimonio materiale ed immateriale dell'umanità', nonché di ogni altro accordo internazionale relativo alla protezione della natura e della biodiversità;

L'art. 16 del decreto in esame individua una serie di criteri sulla scorta dei quali occorre procedere ai fini della valutazione del rischio potenziale per la navigazione ovvero una minaccia per la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente. Si pensi, ad esempio alle navi che nel corso del viaggio siano rimaste coinvolte in incidenti in mare, abbiano violato gli obblighi di comunicazione e di reportazione od anche le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali e dei VTS posti sotto la responsabilità dell'amministrazione di uno Stato membro dell'Unione Europea; **oppure quelle nei cui confronti esistono prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della Convenzione Marpol 73/78 nelle acque di giurisdizione di uno Stato membro.**

La capacità e la necessità di fare sistema, di lavorare come una squadra, assume particolare rilevanza allorché il legislatore ha stabilito che rientrano nel rischio appena descritto quelle unità che presentano anomalie potenzialmente in grado di compromettere la sicurezza della navigazione o **creare un rischio per l'ambiente**, anche sulla base di segnalazioni del personale ispettivo PSC, dei piloti o del personale addetto ai servizi tecnico - nautici (ormeggio, battellaggio, rimorchio, pilotaggio).

All'interno delle linee di indirizzo della Direzione generale per la protezione della natura e del mare, allo scopo di uniformare le procedure attuative per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza e scambiare competenze tecniche ed esperienze, il comma 3 dell'art. 19 del D. Lgs 196/2005 affida al Direttore marittimo il compito di convocare almeno una volta l'anno i Capi di Compartimento ricadenti nell'ambito della propria giurisdizione, a dimostrazione che lo studio, l'analisi e lo scambio di idee su esperienze operative costituisce un valore aggiunto per tutto il sistema di monitoraggio e controllo.

Rimane ancora da approfondire la disposizione di cui all'art. 20, in base alla quale la mancanza di copertura assicurativa prevista dall'art. 6 della Direttiva 2009/20/Ce, non esonera il Capo del Compartimento dalla valutazione preliminare e dalla decisione relativa all'accoglienza, né costituisce di per sé motivo sufficiente per rifiutare l'accoglienza di una

-
- m) esercizio delle competenze previste dalla legislazione in materia di cave e torbiere in relazione alla loro compatibilità ambientale con particolare riferimento al controllo di legittimità sulle autorizzazioni paesaggistiche;
 - n) coordinamento delle attività di monitoraggio dello stato dell'ambiente marino;
 - o) difesa e gestione integrata della fascia costiera marina;
 - p) attuazione della Convenzione di Barcellona e di ogni altro 7 accordo internazionale per la tutela, la conservazione e la salvaguardia del Mare Mediterraneo, anche in collaborazione con le Amministrazioni competenti;
 - q) promozione della sicurezza in mare con particolare riferimento al rischio di rilascio di inquinanti in ambiente marino;
 - r) programmazione, coordinamento ed attuazione degli interventi in caso di inquinamento marino e valutazione degli effetti conseguenti all'esecuzione dei piani e progetti;
 - s) autorizzazione agli scarichi in mare da nave, aeromobili o da piattaforma nonché alla movimentazione dei fondali marini derivante dall'attività di posa in mare di cavi e condotte facenti parte di reti energetiche di interesse nazionale, o di connessione con reti energetiche di altri Stati;
 - t) monitoraggio e controllo degli interventi sviluppati per superare situazioni di crisi nelle materie di competenza, in raccordo con il Dipartimento della protezione civile;
 - u) funzioni, nelle materie di competenza, relative alle azioni di prevenzione, alle attività di ripristino ambientale, al risanamento ambientale e alla quantificazione del danno ambientale anche al fine di garantire l'azione risarcitoria.

nave che necessità di assistenza in un luogo di rifugio. Lo stesso organo può tuttavia decidere per l'accoglienza della nave previa produzione di adeguata copertura assicurativa, senza che da tale richiesta derivi ritardo nell'accoglienza della nave.

Per concludere, ci pare opportuno rilevare un aspetto di fondamentale importanza, che ben si colloca all'interno delle politiche comunitarie: la "cooperazione tra gli Stati membri" attraverso l'ottimizzazione delle informazioni trasmesse/inviate a mezzo dispositivi telematici. L'obiettivo che si intende perseguire è quello di estendere la copertura del sistema comunitario di monitoraggio dal traffico navale e d'informazione ovvero aggiornarlo allo scopo di migliorare l'identificazione e il monitoraggio delle navi, tenendo conto degli sviluppi nel settore delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni. L'impianto sanzionatorio è stato disposto nell'art. 25 del D. Lgs 196/2005. Il legislatore ha previsto sia sanzioni amministrative, sia reati – contravvenzionali, per i quali il soggetto attivo può ricorrere all'istituto giuridico dell'oblazione di cui art. 162 e 162bis del codice penale¹¹.

Cristian Rovito

Pubblicato il 19 novembre 2012

¹¹ Tale istituto nasce prevalentemente da un'analisi politica del legislatore in base alla quale si è inteso operare una deprocessualizzazione di quelle fattispecie illecite, tra gli addetti ai lavori conosciute come "reati minori o di minore allarme sociale", al fine di provocare un'uscita procedurale, sotto certi aspetti forzata, dall'impianto penalistico.