

SENATO DELLA REPUBBLICA
8^A COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI

Audizione dell'Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Felicio Angrisano
Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera

nell'ambito dell'esame degli atti del Governo:

- n. 142 (requisiti minimi di formazione della gente di mare) ;
- n. 144 (controllo da parte dello Stato di approdo),

ROMA, 24 MARZO 2015

PRESIDENTE, ONOREVOLI COMPONENTI LA COMMISSIONE TRASPORTI, RIVOLGO A LORO IL MIO DEFERENTE SALUTO E QUELLO DEGLI 11 MILA UOMINI E DONNE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA, RINGRAZIANDO PER L'OPPORTUNITA' OFFERTAMI DI POTER RENDERE IL CONTRIBUTO DEL COMANDO GENERALE SUI TEMI OGGETTO DELLA LORO ATTENZIONE, OVVERO GLI SCHEMI DEI DECRETI LEGISLATIVI CONCERNENTI:

- LA MODIFICA DELLA DISCIPLINA DEI **REQUISITI MINIMI DI FORMAZIONE DELLA GENTE DI MARE**¹, IN RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2012/35/UE ;

A.G. 142

- L'ATTIVITA' DI **CONTROLLO DEL NAVIGLIO DI BANDIERA ESTERA**, SVOLTA DALL'AUTORITA' MARITTIMA QUALE AUTORITA' DELLO STATO DEL PORTO DI APPRODO (C.D. *PORT STATE CONTROL*)², PER ADEGUARLA – IN RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2013/38/UE - ALL'ENTRATA IN VIGORE DELLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006 (*MARITIME LABOUR CONVENTION 2006*).

A.G. 144

¹ **Atto del governo n. 142** - schema di decreto legislativo per l'attuazione della Direttiva 2012/35/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare;

² **Atto del governo n.144** - schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva 2013/38/UE, che modifica la direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo, da parte dello Stato di approdo, sul naviglio mercantile.

IL PRIMO SCHEMA (**A.G.142**) SCATURISCE DALLA NECESSITÀ DI ADEGUARE LA NORMATIVA NAZIONALE (D.LGS 136/2011) ALL'EVOLUZIONE DELLE REGOLE INTERNAZIONALI (CONVENZIONE S.T.C.W. - STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS - COME EMENDATA DALLA CONFERENZA DI MANILA DEL 2010) E COMUNITARIE (DIRETTIVA 2012/35/UE) **SULLA FORMAZIONE, QUALIFICAZIONE E CERTIFICAZIONE DEL PERSONALE MARITTIMO**, CATEGORIA PROFESSIONALE CARATTERIZZATA DA UN MERCATO NATURALMENTE GLOBALIZZATO, LA CUI OPERA E' ESTREMAMENTE CORRELATA AI TEMI DELLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE ED AMBIENTALE.

GLI STATI EUROPEI AVREBBERO DOVUTO RECEPIRE LA DIRETTIVA 2012/35/CE ENTRO IL 4 LUGLIO 2014, MENTRE L'ADEGUAMENTO DELLA NORMATIVA NAZIONALE ALLE CITATE DISPOSIZIONI INTERNAZIONALI È FISSATO PER IL 1° GENNAIO 2017.

QUALI LE NOVITÀ SOSTANZIALI INTRODOTTE DALL'ATTO 142 ?

LA DIRETTIVA 2012/35/CE INTRODUCE NUOVE FIGURE PROFESSIONALI E FISSA NUOVI *STANDARD* ADDESTRATIVI E MODALITÀ DI RINNOVO DEI CERTIFICATI DEI MARITTIMI.

A TITOLO DI ESEMPIO, GLI EMENDAMENTI DI MANILA ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE S.T.C.W. INTRODUCONO:

- LA NUOVA FIGURA DELL'UFFICIALE ELETTROTECNICO, DEL COMUNE ELETTRONICO ED I MARITTIMI ABILITATI DI COPERTA E MACCHINA;
- NUOVI ITER ADDESTRATIVI PER LA FORMAZIONE IN MATERIA DI *SECURITY* (PROTEZIONE DELLA NAVE DA AZIONI ILELCITE INTENZIONALI DI TERZI);
- MIGLIORAMENTI SULLA FORMAZIONE DEL PERSONALE IMBARCATO A BORDO DELLE UNITÀ PASSEGGERI;
- MIGLIORAMENTI SULLA PREPARAZIONE DEGLI EQUIPAGGI DELLE UNITÀ CHE TRASPORTANO CARICHI PERICOLOSI (PETROLIERE, CHIMICHERE E GASIERE);
- NUOVE PROCEDURE DI RINNOVO DEI CERTIFICATI CHE ATTESTANO LE COMPETENZE, CON ULTERIORI OBBLIGHI DI AGGIORNAMENTO MEDIANTE APPOSITI PERCORSI DI *TRAINING*.

IL SECONDO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO SOTTOPOSTO AL PARERE DELLA COMMISSIONE, RIGUARDA LA DISCIPLINA DEL CONTROLLO DELLO STATO DI APPRODO (**A.G. 144**).

LA DIRETTIVA 2013/38/UE, ENTRATA IN VIGORE IL 20 AGOSTO 2013, MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/16/CE IN CONSEGUENZA DELL'ENTRATA IN VIGORE DELLA CONVENZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE DEL LAVORO (ILO) N. 186, ADOTTATA A GINEVRA IL 23 FEBBRAIO 2006.

SI TRATTA DELL'INTRODUZIONE DI VARIANTI TECNICHE PER AGGIORNARE LE PROCEDURE DEL CONTROLLO, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA VERIFICA DELLE CONDIZIONI DI VITA E LAVORO DEI MARITTIMI A BORDO, IN LINEA CON LE NUOVE DISPOSIZIONI INTERNAZIONALI DELLA CONVENZIONE M.L.C. 2006.

LE NUOVE DISPOSIZIONI PREVEDONO:

- LA NECESSITÀ DI VERIFICARE L'ESISTENZA A BORDO DELLE NAVI DI PARTICOLARI CONDIZIONI DI "SICUREZZA DEL LAVORO", ATTESTATE DA NUOVI CERTIFICAZIONI ³;
- NUOVE PROCEDURE ISPETTIVE DA OSSERVARE QUALORA PERVENGANO "ESPOSTI" CIRCA LA MANCATA OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI VIGENTI;
- NUOVE E PIU' INCISIVE PROCEDURE ISPETTIVE PER ACCERTARE LE CONDIZIONI DI VITA E DI LAVORO DEI MARITTIMI SULLE NAVI, CON L'ATTRIBUZIONE DI PIU' EFFICACI POTERI AGLI ISPETTORI DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO, CHE POSSONO, IN CASI TASSATIVI – *A SIMILITUDINE DELLE PROCEDURE GIA' VIGENTI IN MATERIA DI SAFETY* - ANCHE DISPORRE IL FERMO AMMINISTRATIVO DELLA NAVE.

³ *"Certificato di lavoro marittimo"* di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006, *"Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo"* di cui alla regola 5.1.3 della CLM 2006.

DESTINATARIO DEGLI OBBLIGHI DI ATTUAZIONE DEL CONTROLLO SUL RISPETTO DELLE EMANANDE DISPOSIZIONI È – COME ACCENNATO - IL PERSONALE ISPETTIVO IN POSSESSO DEL TITOLO DI “ISPETTORE DELLO STATO DI APPRODO”, APPARTENENTE AL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO, IL QUALE OPERA CON PERSONALE SPECIALIZZATO:

- A LIVELLO TERRITORIALE, ATTRAVERSO I “*NUCLEI DI PORT STATE CONTROL*”, DISLOCATI CAPILLARMENTE PRESSO LE SINGOLE CAPITANERIE DI PORTO;
- A LIVELLO CENTRALE, ATTRAVERSO UN APPOSITO UFFICIO DI COORDINAMENTO NAZIONALE, COSTITUITO PRESSO IL COMANDO GENERALE, CON IL COMPITO DI VERIFICARE E SOVRAINTERNDERE ALL’ATTIVITÀ ISPETTIVA NAZIONALE, ANCHE SOTTO IL PROFILO DELLA QUALITÀ DEGLI INTERVENTI E DELL’AGGIORNAMENTO DEGLI ISPETTORI.

L’INTEGRAZIONE AL QUADRO DI REGOLE VIGENTI NON COMPORTERÀ ONERI AGGIUNTIVI ATTESO CHE IL PERSONALE ISPETTIVO È GIÀ CHIAMATO AD EFFETTUARE – *SULLA BASE DI SEVERI STANDARD QUANTITATIVI E QUALITATIVI* - IL CONTROLLO DELLE NAVI STRANIERE CHE TOCCANO I NOSTRI PORTI; PER IL CORPO SI TRATTERÀ DI VERIFICARE – IN AGGIUNTA - ANCHE LA CONFORMITÀ ALLE NUOVE DISPOSIZIONI DELLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006.

LA FORMAZIONE DEGLI ISPETTORI SU TALE TEMA SPECIFICO È INIZIATA GIÀ DAL 2012, ATTRAVERSO MIRATI CORSI EFFETTUATI PRESSO IL CENTRO DI FORMAZIONE SPECIALISTICO DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO “C.A. (CP) ANTONIO DE RUBERTIS” DI GENOVA, NONCHÉ MEDIANTE TECNICHE DI APPRENDIMENTO A DISTANZA - “*DISTANCE LEARNING PROGRAMME*” - TRAMITE LA PIATTAFORMA EUROPEA DI *E-LEARNING* GIÀ IN USO A TUTTI GLI ISPETTORI DELL’UNIONE EUROPEA, IL CUI AGGIORNAMENTO È CURATO DALL’AGENZIA EUROPEA DI SICUREZZA MARITTIMA (*EMSA*).

L’IMPATTO DELLA NUOVA NORMATIVA NON POTRÀ CHE MIGLIORARE L’EFFICACIA E L’INCISIVITÀ DELLE PROCEDURE DI CONTROLLO SULLA SICUREZZA, TUTELANDO - ALLO STESSO TEMPO - IL LAVORO MARITTIMO, LA SICUREZZA DEL TRASPORTO VIA MARE E LA “SICUREZZA AMBIENTALE” DELLA NAVIGAZIONE.

UN CONTROLLATO MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI VITA E DI LAVORO A BORDO AVRÀ RICADUTE CERTAMENTE POSTIVE IN TERMINI DI SICUREZZA, GLOBALMENTE INTESA, DELLE NAVI CHE ENTRANO NELLE ACQUE NAZIONALI....UNA NAVE SU CUI SI “LAVORA BENE” È UNA NAVE “BEN GOVERNATA”...QUINDI UNA NAVE “SICURA”....CHE NON METTE A REPENTAGLIO LA VITA DEI LAVORATORI E DEI PASSEGGERI, LA PUBBLICA INCOLUMITÀ E LA SALVAGUARDIA DELL’AMBIENTE MARINO...SODDISFACENDO, DUNQUE, ANCHE GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DALL’ATTO 142.....FARE IN MODO CHE LA NAVE SIA UN “LUOGO DI LAVORO SICURO”.

RITENGO OPPORTUNO OFFIRE, IN TALE CONTESTO, ALCUNE CONSIDERAZIONI RELATIVE AGLI STRUMENTI SANZIONATORI PREVISTI DALL'ATTO 142 (QUELLO RELATIVO ALLA QUALIFICAZIONE DELLA GENTE DI MARE).

LO SCHEMA PRESENTA ALCUNE CRITICITÀ IN MERITO AL REGIME SANZIONATORIO, CRITICITÀ PERALTRO GIÀ EMERSE NEL CORSO DELL'ISTRUTTORIA TECNICA INTERMINISTERIALE SVOLTA SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO.

PARE PROFILARSI UN QUADRO SANZIONATORIO CHE APPARE NON DEL TUTTO COERENTE, SIA RISPETTO AI CRITERI CARDINE DELLA DIRETTIVA IN RECEPIMENTO (...*“LE SANZIONI PREVISTE SONO EFFETTIVE, PROPORZIONATE E DISSUASIVE”*...), SIA RELATIVAMENTE ALL'IMPIANTO GENERALE DELLE SANZIONI CHE IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE PREVEDE PER FATTISPECIE SIMILARI.

IN RECEPIMENTO DELL'ARTICOLO 29 DELLA CITATA DIRETTIVA - IL QUALE DISPONE CHE *“GLI STATI MEMBRI ISTITUISCONO UN SISTEMA DI SANZIONI PER I CASI DI VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI NAZIONALI (...) E ADOTTANO TUTTI I PROVVEDIMENTI NECESSARI PER ASSICURARNE L'APPLICAZIONE...”* - L'ARTICOLO 23 DELL'ATTO DI GOVERNO IN ESAME PREVEDE UN TRATTAMENTO SANZIONATORIO CHE APPARE SPROPORZIONATO, ATTESO CHE GLI IMPORTI DELLE **SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE** SONO SUPERIORI, IN ALCUNI CASI, DI BEN 400 VOLTE RISPETTO ALLE ANALOGHE PREVISIONI CODICISTICHE OGGI VIGENTI ED APPLICATE.

AD ESEMPIO, L'ARTICOLO 1223 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, RUBRICATO "ASSEGNAZIONE A BORDO, DA PARTE DEL COMANDANTE O DELL'ARMATORE, DI DETERMINATE FUNZIONI A PERSONE CHE NON HANNO I REQUISITI PRESCRITTI PER ESERCITARLE", PREVEDE UNA SANZIONE AMMINISTRATIVA CHE OSCILLA TRA UN MINIMO DI **EURO 51**, FINO AD UN MASSIMO DI **EURO 516**.

RITROVANDO LA STESSA FATTISPECIE ALL'ARTICOLO 23 COMMA 1 DELL'ATTO IN ESAME, VI SI LEGGE CHE LA SANZIONE APPLICABILE PER "...LA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE, OVVERO IL COMANDANTE DELLA NAVE CHE AMMETTE A FAR PARTE DELL'EQUIPAGGIO UN LAVORATORE MARIOTTIMO NON IN POSSESSO DEI CERTIFICATI PRESCRITTI, E' SOGGETTO ALLA SANZIONE AMMINISTRATIVA PECUNIARIA DA **EURO 20.000** AD **EURO 100.000** PER CIASCUN LAVORATORE MARITTIMO..."

ANCORA...COME ESEMPIO:

GLI ARTICOLI 149 E SEGUENTI DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE PRVEDONO CHE LA CONDOTTA DI CHI ASSUME IL COMANDO DI UNA NAVE OLTRE I LIMITI DELLA PROPRIA ABILITAZIONE, SIA PUNITA CON UNA SANZIONE AMMINISTRATIVA PECUNIARIA DA **EURO 206** AD **EURO 516**.

L'ARTICOLO 23, COMMA 3, DELLO SCHEMA IN ESAME, PREVEDE L'APPLICAZIONE DI UNA SANZIONE DA **EURO 10.000** AD **EURO 50.000** PER LA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE CHE CONSENTE L'ESERCIZIO DI UNA FUNZIONE A BORDO DA PARTE DI CHI SIA SPROVVISTO DEL CERTIFICATO RICHIESTO, OVVERO CHE SIA PRIVO DELLA APPOSITA DISPENSA.

ALLA LUCE DI TALI EVIDENZE, SAREBBE AUSPICABILE:

- UNA GENERALE ED OPPORTUNA RIDUZIONE DELL'AMMONTARE DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE PREVISTE DALL'ATTO 142, AL FINE DI MANTENERNE COMUNQUE L'EFFICACIA "DISSUASIVA", MA GRADUANDONE L'ENTITA' IN FUNZIONE DELLA RILEVANZA DEL PERICOLO PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE CHE OGNI SINGOLA CONDOTTA OMISSIVA POTREBBE DETERMINARE;
- ANCORARE L'ENTITA' DELLE SANZIONI PECUNIARIE AL RUOLO E/O ALLA FUNZIONE RIVESTITA A BORDO DAL LAVORATORE MARITTIMO (*SAREBBE POCO COERENTE RICONDURRE INDISTINTAMENTE LE STESSE – GRAVI - CONSEGUENZE SANZIONATORIE A TUTTE LE FATTISPECIE, SENZA DISCRIMINARE TRA RUOLI DIRETTIVI E RUOLI MERAMENTE ESECUTIVI*).

ANZIDETTE CONSIDERAZIONI TROVANO CONFORTO ANCHE ALLA LUCE DEL RECENTE DECRETO LEGISLATIVO N. 28 DEL 2015, IN MATERIA PENALE, RECANTE "*DISPOSIZIONI IN MATERIA DI NON PUNIBILITÀ PER PARTICOLARE TENUITÀ DEL FATTO*".

LA NORMA DISCIPLINA – COME NOTO - LA PUNIBILITÀ PER I REATI PER I QUALI È PREVISTA LA RECLUSIONE SINO A 5 ANNI OVVERO UNA SANZIONE PECUNIARIA SENZA LIMITE.

LA LEGGE ESCLUDE LA PUNIBILITA' ALLORQUANDO, PER LE MODALITÀ DELLA CONDOTTA E PER L'ESIGUITÀ DEL DANNO O DEL PERICOLO ARRECATO, L'OFFESA È DI PARTICOLARE TENUITÀ ED IL COMPORTAMENTO RISULTA NON ABITUALE.

VALORIZZANDO I PRINCIPI CHE PROMANANO DA TALE IMPIANTO NORMATIVO SUL TEMA DELL'ABITUALITA', PASSANDO AL SISTEMA SANZIONATORIO CONGEGNATO DALL'ATTO 142, SI POTREBBE ENFATIZZARE IL RUOLO DELL'ISTITUTO DELLA "RECIDIVA", COME ELEMENTO CENTRALE E DETERMINANTE DEL SISTEMA, ANCHE IN FUNZIONE DI UNA PIU' APPROPRIATA GRADUAZIONE DELLE SENZIONI.

SE, RISPETTO AD ILLECITI PENALI, I QUALI – PER DEFINIZIONE – SONO CONNOTATI DA UN PIÙ PROFONDO DISVALORE, LA VOLONTÀ DEL LEGISLATORE È QUELLA DI ATTENUARE LA REAZIONE DELL'ORDINAMENTO, NON SI COMPRENDE LA RAGIONE PER LA QUALE CONDOTTE COSTITUENTI "MERI" ILLECITI AMMINISTRATIVI DEBBANO ESSERE SANZIONATE IN MANIERA COSÌ AFFLITTIVA.

INOLTRE, SUL PIANO DELL'OPPORTUNITA', UN APPARATO SANZIONATORIO POCO COERENTE POTREBBE INFLUIRE NEGATIVAMENTE SULLE SCELTE COMMERCIALI DEI NOLEGGIATORI E/O DEGLI ARMATORI, I QUALI, IN VIRTÙ DEL CAMPO DI APPLICAZIONE DEL DECRETO – LIMITATO ALLE NAVI DI BANDIERA NAZIONALE - POTREBBERO DETERMINARSI A "MIGRARE" VERSO ALTRE BANDIERE, RITENUTE PIÙ "COMODE".

SIMILI VALUTAZIONI COMPARATIVE (CON GLI ALTRI SISTEMI) E DI OPPORTUNITA' MERITEREBBERO – FORSE – DI ESSERE APPROFONDITE, ANCHE IN RELAZIONE AI DISAGI ED ALLE CRITICITA' CHE STANNO CARATTERIZZANDO L'ARMAMENTO NAZIONALE ED IL CETO ITALIANO DELLA GENTE DI MARE.

RICORDANDO SOLO ALCUNE DELLE RECENTI MISURE E/O INIZIATIVE VOLTE A RILANCIARE L'ARMAMENTO ED A CONTRASTARE LA "CRISI DI VOCAZIONI" PER LE PROFESSIONI MARITTIME – *L'ISTITUZIONE DEL "REGISTRO INTERNAZIONALE", LE NUOVE CATEGORIE PROFESSIONALI PER LA NAUTICA DA DIPORTO, LA PROMOZIONE (IN SEDE IMO) DELLA FIGURA DELL'AMBASCIATORE MARITTIMO PER INFORMARE E PROMUOVERE LE PROFESSIONI DEL MARE* –, E' EVIDENTE COME LE OGGETTIVE SOFFERENZE CHE SUL SETTORE STA DETERMINANDO LA CRISI ECONOMICA GLOBALE, IMPONGANO ANCHE UNA VALUTAZIONE DELLE RICADUTE ECONOMICHE ED OCCUPAZIONALI DELLE NOVELLE NORMATIVE.

ANCORA.....ALCUNE PREVISIONI SANZIONATORIE DELL'ATTO 142 (COMMA 4, ART 23), SONO LEGATE ESCLUSIVAMENTE AD UN NON MEGLIO SPECIFICATO "GIUDIZIO NEGATIVO" DELL'ISPETTORE RELATIVAMENTE ALLA DIMOSTRAZIONE PRATICA - DA PARTE DEI MARITTIMI - DEL POSSESSO DI SPECIFICHE COMPETENZE FUNZIONALI.

SENZA UNA ADEGUATA FISSAZIONE DI CRITERI INDIVIDUATI E/O INDIVIDUABILI SULLA CUI SCORTA EMETTERE UN "GIUDIZIO NEGATIVO", INFATTI, GLI ACCERTAMENTI RISCHIEREBBERO DI ESSERE ARBITRARI, E SAREBBERO – COMUNQUE - FACILMENTE CONTESTABILI E FORIERI DI LUNGI E DEFATIGANTI CONTENZIOSI, ALTAMENTE PREVEDIBILI SE SI CONSIDERA CHE LO SCHEMA PREVEDE – PER TALI CASI - UNA SANZIONE CHE VA DA **EURO 10.000 AD EURO 50.000**.

CON L'OCCASIONE, STANTE LA PERTINENZA PER MATERIA, E' UTILE OPERARE UN COLLEGAMENTO CON L'IMPIANTO SANZIONATORIO IPOTIZZATO IN UN ALTRO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO (**A.G. 149**), CHE FISSA LE SANZIONI PER LA VIOLAZIONE DEI DIRITTI DEI PASSEGGERI CHE VIAGGIANO VIA MARE E PER VIE NAVIGABILI INTERNE.

IN ATTUAZIONE ALL'ARTICOLO 28 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010 (*"GLI STATI MEMBRI STABILISCONO LE NORME SULLE SANZIONI APPLICABILI ALLE INFRAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL PRESENTE REGOLAMENTO E ADOTTANO TUTTE LE MISURE NECESSARIE PER GARANTIRNE L'APPLICAZIONE. LE SANZIONI PREVISTE SONO EFFETTIVE, PROPORZIONATE E DISSUASIVE"*) L'ATTO 149 PARE NON TENERE IN DEBITO CONTO LE PECULIARITÀ DEL TRASPORTO MARITTIMO, RISPETTO A QUELLO FERROVIARIO ED AEREO.

L'ARTICOLO 14 DELL'ATTO 149, PREVEDE CHE IL VETTORE CHE VIOLA GLI OBBLIGHI DI ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN CASO DI PARTENZE CANCELLATE O RITARDATE, È SOGGETTO AD UNA SANZIONE AMMINISTRATIVA PECUNIARIA DA EURO 150 A EURO 900 PER CIASCUN PASSEGGERO.

TALE DATO ASSUME DETERMINANTE RILIEVO – TANTO PER CITARE UN ESEMPIO - SE RIFERITO AL NUMERO MEDIO DI PASSEGGERI – CIRCA 2000 – TRASPORTATI DA UNA NAVE RO-PAX OGGI IMPIEGATA NEI COLLEGAMENTI DI LINEA CON LA SARDEGNA (LA SANZIONE POTREBBE ARRIVARE SINO AD UN IMPORTO DI **EURO 1.800.000** SIGNIFICHEREBBE POTENZIALMENTE FAR “CHIUDERE” UNA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE PER UN SINGOLO VIAGGIO NON CORRETTAMENTE GESTITO).

TALI “NUOVI” IMPORTI APPAIONO, PERALTRO, SPROPORZIONATI RISPETTO ALLA “MEDIA” DELLE SANZIONI CONTEMPLATE DAL CODICE DELLA NAVIGAZIONE PER VIOLAZIONI ANALOGHE.

INFATTI, L'ARTICOLO 1224 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE PREVEDE PER IL VETTORE O PER IL COMANDANTE DELLA NAVE CHE NON OSSERVA LE DISPOSIZIONI SUL NUMERO MASSIMO DI PASSEGGERI IMBARCABILI, UNA SANZIONE AMMINISTRATIVA DI EURO 51 PER OGNI PASSEGGERO IMBARCATO IN ECCEDEXENZA, QUALORA LA TRATTA MARITTIMA RIGUARDI IL MEDITERRANEO, MENTRE LA SANZIONE SI ATTESTA AD EURO 103, SE LA NAVIGAZIONE AVVIENE AL DI FUORI DAGLI STRETTI.

IN ESTREMA SINTESI, RITENGO OPPORTUNO EVIDENZIARE COME – ALL’INTERNO DI PROVVEDIMENTI INCIDENTI SULLA MATERIA – NON POSSANO NON TENERSI IN DEBITO CONTO LE PECULIARITÀ DEL TRASPORTO MARITTIMO, DEL “MEZZO” IMPIEGATO (LA NAVE) E QUELLE DELLA “COMUNITA’ VIAGGIANTE” (L’EQUIPAGGIO), ESSENDO LA “NAVIGAZIONE” UN FENOMENO COMPLESSO, GOVERNATO E CONDIZIONATO DA VARIABILI CHE RISULTANO MENO INCISIVE ED IMPONDERABILI RISPETTO ALLE “ALTRE” FORME DI TRASPORTO.

MI RIFERISCO ALLE CONDIZIONI METEO MARINE, MA ANCHE AD ALTRI FATTORI DEL TUTTO ASSENTI E SCONOSCIUTI ALLE ALTRE FORME DI TRASPORTO, QUALI, AD ESEMPIO, LE DIFFICOLTÀ DI MANOVRA NEI PORTI, L’IMMEDIATA DISPONIBILITÀ DELLE BANCHINE E/O DEI SERVIZI TECNICO-NAUTICI....FATTORI SPESSO NON RICONDIBICILI ALL’ARMATORE, MA – COMUNQUE - TUTTI DIRETTAMENTE INFLUENTI SUL RISPETTO DEGLI ORARI E DELLE TRATTE.

APPENDICE

A.G. 149 Norme di attuazione del regolamento 1177 in tema di responsabilità del vettore nei confronti dei passeggeri

Considerazioni non dissimili sugli effetti dell'impianto sanzionatorio valgono per lo schema di decreto legislativo (A.G. 149) che fissa le sanzioni per la violazione dei diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, in quanto dando attuazione all'articolo 28 del regolamento (UE) n. 1177/2010 (*"Gli Stati membri stabiliscono le norme sulle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive"*) non tiene conto delle peculiarità del trasporto marittimo rispetto a quello ferroviario ed aereo.

Si accenna, al riguardo, all'articolo 14 a mente del quale, il vettore che viola gli obblighi di assistenza ai passeggeri in caso di partenze cancellate o ritardate, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 150 a euro 900 per ciascun passeggero. Dato che assume particolare rilievo se ragguagliato al numero medio di passeggeri – circa 2000 – trasportati da una nave RO-PAX oggi impiegata nei collegamenti di linea con la Sardegna (la sanzione potrebbe attestarsi su euro 1.800.000).

Importo, questo, anch'esso sproporzionato rispetto alla "media" delle sanzioni contemplate per violazioni dello stesso tipo: l'articolo 1224 C.N. prevede per il vettore o per il comandante della nave che non osserva le disposizioni sul numero massimo di passeggeri la sanzione amministrativa di euro 51 per ogni passeggero imbarcato in eccedenza, se la tratta marittima riguarda il Mediterraneo, e di euro 103, se al di fuori dagli Stretti. E ciò senza considerare che lo schema di decreto non tiene in

debito conto le peculiarità del trasporto marittimo condizionato non solo dalle condizioni meteo marine, ma anche da altri fattori come, ad esempio, la difficoltà di manovra in porto, l'immediata disponibilità delle banchine, e/o dei servizi tecnico-nautici, che influiscono sul rispetto degli orari.

Una riflessione a parte merita la competenza in ordine all'accertamento e all'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie recate dallo schema di decreto legislativo di che trattasi. Infatti, nel tradurre la previsione di cui all'articolo 25 del regolamento 1177/2010/UE l'articolo 3 individua nell'Autorità di regolazione dei trasporti l'autorità competente ad accertare le violazioni e a ricevere il rapporto, ignorando del tutto l'attuale assetto normativo, che attribuisce tale ultima funzione al Capo del compartimento marittimo, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 18 della legge n.689/1981 e del Dpr n. 571/1982.

L'audizione è propizia per segnalare, infine, l'utilità di una attenta riflessione sull'impianto sanzionatorio vigente per quel che riguarda l'ambito marittimo, in quanto l'entità delle sanzioni amministrative pecuniarie risulta, in molti casi, sbilanciata rispetto all'effettiva offensività della condotta vietata, se si considera – ad esempio – che per gli illeciti in materia di uso di combustibile marittimo con tenore di zolfo superiore al limite consentito la sanzione varia da 15.000 a 150.000 euro.

E ciò senza considerare che, in taluni casi, è prevista anche l'irrogazione di severe sanzioni accessorie, come l'inibizione dell'accesso ai porti per il comandante o per le navi dell'armatore che hanno commesso l'infrazione ovvero la sospensione dei titoli professionali marittimi.