

Capitolo V

I memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto

SOMMARIO: 1. Preminenza del controllo regionale dello Stato del porto. – 2. Caratteristiche comuni ai memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto. – 3. La natura giuridica dei memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto. – 4. Il memorandum di Parigi sul controllo dello Stato del porto del 1982. – 5. Sviluppi recenti in seno ai memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto.

1. Preminenza del controllo regionale dello Stato del porto

È noto che alcuni Stati di bandiera omettono, totalmente o parzialmente, di adempiere all'obbligo di controllare che le proprie navi siano conformi alle norme e regole internazionali relative alla tutela dell'ambiente marino, alla sicurezza della navigazione e alle condizioni sociali a bordo. Un'analisi condotta dall'Organizzazione marittima internazionale (OMI) in merito al livello di adempimento del Codice per l'implementazione degli strumenti vincolanti di quest'Organizzazione ha per esempio rivelato che il 55% delle difformità constatate ed osservazioni formulate riguarda i soli Stati di bandiera, mentre solo l'8% delle inosservanze accertate è ascrivibile agli Stati di approdo e costieri e il 29% delle stesse concerne gli Stati in via generale¹.

¹ IMO Doc. FSI 20/INF.16, 17 January 2012, *Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments. Review of consolidated audit summary reports. Note by the Secretariat*, in particolare p. 6; sono soprattutto carenti le istruzioni amministrative relative all'implementazione della normativa internazionale, alle qualifiche e all'addestramento dei periti. I settori in cui gli Stati di approdo si sono mostrati maggiormente inadempienti sono quelli degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti e dei registri sui fornitori di gasolio, ma il numero di difformità loro imputabili è comunque inferiore a quello degli Stati costieri (*ibidem*, p. 4 e p. 7). La verifica è stata effettuata prendendo in considerazione quarantacinque Stati membri dell'OMI, rappresentativi del 26% delle parti, nella loro triplice qualità di Stati di bandiera, costieri e del porto. Sui livelli di rendimento degli Stati di bandiera cfr. anche le statistiche elaborate dalla International Chamber of Shipping e dalla International Shipping Federation, *Shipping Industry Flag State Performance Table 2011*, consultabile nel sito www.marisec.org.

Il controllo dello Stato del porto si progressivamente affermato quale meccanismo complementare inteso a rimediare alle carenze di controllo degli Stati di bandiera e a garantire l'osservanza degli standard internazionali; esso consiste nel potere di ogni Stato di ispezionare una nave straniera approdata in un suo porto o terminale off-shore per verificare che la sua struttura, l'equipaggiamento e l'equipaggio siano conformi ai requisiti internazionali applicabili. Questa nozione ha peraltro un'accezione più ristretta della «giurisdizione dello Stato di approdo», con la quale si intende fare riferimento ai poteri di applicazione di uno Stato nei confronti delle navi straniere approdate in un suo porto o terminale offshore, compreso il potere di ricorrere alle vie giudiziarie interne contro le presunte infrazioni commesse oltre la sua giurisdizione, qualora ricorrano le condizioni previste dall'art. 218 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare². Il *Port State Control*, al contrario, si sostanzia nella verifica dell'effettiva osservanza dei requisiti internazionali ed interni applicabili ed eventualmente nell'adozione di misure amministrative, quali il fermo della nave o l'ordine rivolto alla stessa di dirigersi nel più vicino cantiere di riparazione per correggere le carenze³.

Il controllo dello Stato del porto può essere esercitato tanto su base unilaterale che su base regionale. A partire dagli anni'80 si sono affermati numerosi sistemi regionali, noti con il nome di *Memoranda of Understanding on Port State Control* (c.d. MoUs), intesi non già a porre in essere nuovi obblighi sostanziali, ma ad armonizzare le procedure di ispezione e fermo delle navi che fanno scalo nei porti e terminali offshore degli Stati partecipanti⁴. Il primo MoU è stato concluso all'Aia

² Così KASOULIDES G. C., *Global and Regional Port State Regimes*, in RINGBOM H., *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, London/The Hague, 1997, p. 122; PAMBORIDES G. P., *International Shipping Law. Legislation and Enforcement*, The Hague/London/Boston, 1999, p. 47; BANG H.-S., *Is Port State Control an Effective Means to Combat Vessel-Source Pollution? An Empirical Survey of the Practical Exercise by Port States of Their Powers of Control*, in *Int. Journ. Mar. Coast. Law*, 2008, p. 717; MOLENAAR E. J., *Port State Jurisdiction*, in WOLFRUM R. (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, 2008-, edizione online consultabile nel sito www.mpepil.com, par. 6; BANG H.-S., JANG D.-J., *Recent Developments in Regional Memorandums of Understanding on Port State Control*, in *Oc. Dev. Int. Law*, 2012, pp. 170-171.

³ TANAKA T., *The International Law of the Sea*, Cambridge, 2012, p. 285; PAMBORIDES G. P., *cit. supra* n. 2, p. 47; RAYFUSE R. G., *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries*, Leiden/Boston, 2004, p. 69.

⁴ Sui MoUs sul controllo dello Stato del porto cfr. le monografie di KASOULIDES G. C., *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, Dordrecht/Boston/London, 1993, XXXIII-275 p., PAYOYO P. B., *Port State Control in the Asia-Pacific. An International Legal Study of Port State Jurisdiction*, Quezon City, 1993, VII-198 p. e ÖZÇAYIR Z. O., *Port State Control*, London, 2004, 2nd ed., LV-750 p. Cfr. inoltre i contributi di SCHIANO DI PEPE L., *Port State Control as an Instrument to Ensure Compliance with International Marine Environmental Obligations*, in

nel 1978 (c.d. Hague MoU) da otto Stati europei (Belgio, Danimarca, Francia, Repubblica Federale Tedesca, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Regno Unito) ed è rimasto in vigore per soli quattro anni⁵. Il campo di applicazione di questo memorandum era circoscritto alle condizioni sociali dei marittimi disciplinate dalla Convenzione (n. 147) sulla marina mercantile (norme minime), conclusa in seno all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) nel 1976. L'incidente della petroliera *Amoco Cadiz*, avvenuto nel marzo del 1978 al largo delle coste della Bretagna, ha poi riportato all'attenzione della comunità internazionale il tema della prevenzione dell'inquinamento marino, evidenziando al contempo i limiti del campo di applicazione materiale dello Hague MoU. La prima intesa volta a garantire l'applicazione della disciplina internazionale sulla tutela dell'ambiente marino è stata il Memorandum di Parigi sul controllo dello Stato del porto del 1982 (c.d. Paris MoU)⁶. Il successo del Memorandum di Parigi, riconosciuto dall'Assemblea dell'OMI⁷, ha facilitato la conclusione di analoghe intese anche per l'America latina, l'Asia e il Pacifico, i Caraibi, il Mediterraneo, l'Oceano indiano, l'Africa centrale e occidentale, la regione del Mar Nero e del Mare del Golfo⁸. Risale all'aprile 2011 la

KIRCHNER A. (ed.), *International Marine Environmental Law*, The Hague/New York/London, 2003, pp. 137-156; BANG H.-S., JANG D.-J., *op. cit. supra* n. 2, pp. 170-171; BANG H.-S., *Is Port State Control...*, *op. cit. supra* n. 2, pp. 715-759; KASOULIDES G. C., *op. cit. supra* n. 2, pp. 121-139; HARE J., *Port State Control: Strong Medicine to Cure a Sick Industry*, in *Georgia Journ. Int. Comp. Law*, 1996-1997, pp. 571-594; KESELJ T., *Port State Jurisdiction in Respect of Pollution from Ships: The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Memoranda of Understanding*, in *Oc. Dev. Int. Law*, 1999, p. 146 ss; BARSTON R., *Port State Control: Evolving Concepts*, in SCHEIBER H. N. (ed.), *Law of the Sea: The Common Heritage and Emerging Challenges*, The Hague, 2000, pp. 87-101; McDORMAN T. L., *Regional Port State Control Agreements: Some Issues of International Law*, in *Oc. Coast. Law Journ.*, 2000, pp. 207-225; CHRISTODOULOU-VAROTSI I., *The Memoranda of Understanding (MOUs) on Port State Control*, in CHRISTODOULOU-VAROTSI I., PENTSOV D. A., *Maritime Work Law Fundamentals. Responsible Ship-owners, Reliable Seafarers*, Berlin, 2008, pp. 709-719.

⁵ *Hague Memorandum on Port State Control*, The Hague, 2 March 1978, in *Int. Leg. Mat.*, 1982, p. 1. Per un commento cfr. KASOULIDES G. C., *op. cit. supra* n. 2, pp. 142-145 e DOUAY C., *La communauté, Etat du port*, in *Revue du marché commun*, 1981, p. 61.

⁶ *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*, Paris, 26 January 1982, in *Int. Leg. Mat.*, 1982, p. 1 (c.d. Paris MoU). La versione attualmente in vigore è consultabile nel sito www.parismou.org.

⁷ IMO Doc. Resolution A.682(17), 6 November 1991, *Regional Co-operation in the Control of Ships and Discharges*, par. 1. L'Assemblea, oltre a prendere atto dei risultati positivi conseguiti dal Memorandum di Parigi, invitava gli Stati ad istituire analoghi sistemi di controllo in altre regioni del mondo e ad informarne l'Organizzazione.

⁸ *Latin American Agreement to Port State Control*, Viña del Mar, 5 November 1992, consultabile nel sito www.acuerdolatino.int.ar (c.d. Viña del Mar Agreement); *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region*, Tokyo, 1 December 1993, consultabile nel sito www.tokyo-mou.org (c.d. Tokyo MoU) (sul processo di negoziazione di questo memorandum cfr. PAYOYÓ P. B., *op. cit. supra* n. 4, pp. 148-150 e per un commento generale cfr. McDORMAN T. L., *Port State Control: a Comment on the Tokyo MoU and Issues of International Law*, in *Asian Yearb.*

conclusione di un ulteriore MoU per la regione del Mar Rosso e del Golfo di Aden, non ancora entrato in vigore⁹. I MoUs sul controllo dello Stato del porto attualmente in vigore sono nove e coprono la quasi totalità delle acque navigabili del pianeta (fig. 1). Un'eccezione importante è costituita dagli Stati Uniti, i quali, non avendo aderito ad alcuna delle intese citate, controllano le navi straniere in scalo nei loro porti in via unilaterale a mezzo della Guardia Costiera nazionale, sulla base di un programma risalente al 1994¹⁰; essi partecipano tuttavia in qualità di osservatori ai lavori svolti nell'ambito dei MoUs per l'Europa nord-occidentale, l'America Latina, l'Oceano indiano, il Mar Nero e i Caraibi.

Lo sviluppo progressivo di tali MoUs testimonia l'affermazione su scala globale di un approccio regionale del controllo dello Stato di approdo, salutato con favore anche dagli esponenti dell'industria marittima¹¹. Il riferimento, da parte del Vice Direttore Senior dell'OMI, Fernando Plaza, allo sviluppo di una «global strategy for PSC [Port State Control]» e ad un «global port State control network» per

Int. Law, 1997, pp. 229-241 e CHRISTODOULOU-VAROTSI I., *op. cit. supra* n. 4, pp. 715-717); *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region*, Christchurch, 9 February 1996, in *Int. Leg. Mat.*, 1997, pp. 231-257, con nota introduttiva di L. A. KIMBALL (c.d. Caribbean MoU) e consultabile nel sito www.caribbeanmou.org; *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region*, Valletta, 11 July 1997, consultabile nel sito www.medmou.org (c.d. Mediterranean MoU) (per un'analisi di questo MoU cfr. SIMONE P., *L'attività di controllo dello Stato del porto a garanzia della sicurezza e della navigazione e a tutela dell'ambiente marino dall'inquinamento*, in CICIRIELLO M. C. (a cura di), *La protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento. Problemi vecchi e nuovi*, Napoli, 2003, pp. 189-194); *Memorandum of Understanding on Port State Control for the Indian Ocean Region*, Pretoria, 5 June 1998, consultabile nel sito www.iomou.org (c.d. Indian Ocean MoU); *West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control*, Abuja, 22 October 1999, consultabile nel sito www.abujamou.org (c.d. Abuja MoU); *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region*, Istanbul, 7 April 2000, consultabile nel sito www.bsmou.org (c.d. Black Sea MoU); *Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control in the Gulf Region*, Riyadh, 30 June 2004, consultabile nel sito www.riyadhmo.org (c.d. Riyadh MoU).

⁹ Il *Port State Control Memorandum of Understanding in the Red Sea and Gulf of Aden* è stato adottato in seno all'Organizzazione regionale per la conservazione ambientale del Mar Rosso e del Golfo di Aden (PERSGA) il 18 e 19 aprile 2011 (informazioni consultabili nel sito www.persga.org/calender.php, ultimo accesso il 20.4.2011).

¹⁰ Il sito ufficiale della Guardia Costiera degli Stati Uniti è <https://homeport.uscg.mil>. Per dettagli sul *Port State Control* negli Stati Uniti cfr., per esempio, BANG H.-S., JANG D.-J., *op. cit. supra* n. 2, pp. 180-183; ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 4, pp. 351-352 e, della stessa a., *The Use of Port State Control in Maritime Industry and Application of the Paris MOU*, in *Oc. Coast. Law Journ.*, 2009, p. 217; BOISSON Ph., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, 1998, 558-562.

¹¹ In senso favorevole al rafforzamento del *Port State Control* si è per esempio espressa la *International Transport Workers' Federation* (WHITLOW J., *Maritime Concerns of the International Transport Workers' Federation*, in NORDQUIST M. H., MOORE J. N. (eds), *Current Maritime Issues and the International Maritime Organization*, The Hague, 1999, p. 181), la *International Chamber of Shipping* e la *International Shipping Federation* (HORROCKS C., *Thoughts on the Respective Roles of Flag States and Port States*, *ibidem*, p. 194), nonché il *Liberian Shipowners' Council* (ROACH A. J., *Alternatives for Achieving Flag State Implementation and Quality Shipping*, *ibidem*, p. 160).

designare l'obiettivo perseguito dell'Organizzazione¹², appaiono oggi più che mai pienamente adeguate per descrivere l'organizzazione di questo dispositivo. Sistemi puramente unilaterali o, all'inverso, globali, sono infatti considerati nel complesso meno vantaggiosi¹³. I dati statistici forniti dai segretariati dei memoranda mostrano che, laddove le Autorità marittime nazionali ottemperano ai propri impegni, i risultati sono positivi, sia in termini di numero e tipo di ispezioni svolte che di deficienze riscontrate e misure correttive adottate¹⁴. L'armonizzazione delle procedure ispettive consente di scongiurare lo sviluppo di porti di convenienza ed una conseguente distorsione della concorrenza fra porti di una stessa area geografica¹⁵, nonché di evitare ispezioni ripetute a carico di una medesima nave, in una data regione, per un periodo prestabilito¹⁶. È stato evidenziato il rischio che l'implementazione dei MoUs comporti una dislocazione delle navi inferiori agli standard in aree geografiche limitrofe, senza eliminare o ridurre significativamente il fenomeno in questione¹⁷. Tale rischio appare oggi almeno in parte neutralizzato dalla circostanza per cui, diversamente dai primi anni '90, la quasi totalità delle acque navigabili rientra attualmente nell'ambito di applicazione geografico di un sistema regionale di controllo. Naturalmente è essenziale che non sussistano grandi disparità fra gli strumenti applicabili nei vari MoUs e che la partecipazione statale agli stessi sia quanto più elevata. Fra il 2008 e il 2010, per esempio, almeno due Stati di bandiera sono stati inseriti nella lista nera sia del Tokyo MoU che del Paris MoU (oltre che

¹² Le espressioni sono di PLAZA F., *The Future for Flag State Implementation and Port State Control*, in NORDQUIST M. H., MOORE J. N. (eds), *Current Maritime Issues and the International Maritime Organization*, The Hague, 1999, p. 208 e p. 209.

¹³ Nell'ambito di un sistema globale può infatti essere più difficile reagire tempestivamente ad eventuali urgenze e prevedere criteri oggettivi per l'adesione di nuovi membri; un controllo dello Stato del porto puramente unilaterale, d'altra parte, non è efficace quanto un sistema regionale, può provocare una possibile distorsione della concorrenza fra porti e non tiene conto della natura transfrontaliera dell'inquinamento marino (PAYOYO P. B., *op. cit. supra* n. 4, pp. 144-146). Per un confronto sui vantaggi e svantaggi di sistemi unilaterali o globali di controllo dello Stato del porto cfr. SCHIFERLI R. W. J., *Regional Concepts of Port State Control: A Regional Effort with Global Effects*, in *Oc. Yearb.*, 1994, pp. 212-213 e MOLENAAR E. J., *The EC Directive on Port State Control in Context*, in *Int. Journ. Mar. Coast. Law*, 1996, p. 243.

¹⁴ Sull'efficacia del controllo dello Stato del porto cfr. TITZ M. A., *Port State Control Versus Marine Environmental Pollution*, in *Mar. Pol. Man.*, 1989, pp. 189-211. Sull'efficacia in particolare del Memorandum di Parigi relativamente all'attuazione della Convenzione MARPOL 73/78 e della Convenzione OIL n. 147 fino al 1994, cfr. PAYOYO P. B., *op. cit. supra* n. 4, pp. 115-129 e, dello stesso a., *Implementation of international conventions through port state control: an assessment*, in *Marine Policy*, 1994, pp. 379-392.

¹⁵ SCHIFERLI R. W. J., *op. cit. supra* n. 13, p. 213.

¹⁶ CARIOU P., WOLFF F.-C., *La détention des navires par les Etats du port: une application uniforme des règles?*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2010, p. 413.

¹⁷ SCHIFERLI R. W. J., *op. cit. supra* n. 13, p. 213.

degli Stati Uniti), mentre almeno altri sette Stati di bandiera sono stati selezionati per ispezione nell'ambito di almeno due regimi di controllo¹⁸. Un approccio regionale di *Port State Control* si rivela inoltre particolarmente utile per potenziare, tanto sul piano qualitativo che su quello quantitativo, le risorse umane dei Paesi in via di sviluppo, i quali beneficiano del supporto tecnico e finanziario dell'OMI e di altri MoUs più consolidati, segnatamente il Paris MoU e il Tokyo MoU¹⁹; un esempio a tale riguardo è fornito dal memorandum per l'Africa centro-occidentale (cfr. infra par. 5).

Ad ogni modo, l'efficacia di un approccio regionale di *Port State Control* dipende da numerose circostanze, prima fra tutte il conseguimento di una partecipazione universale o quasi-universale degli Stati appartenenti alla regione interessata; nella regione dell'Africa centro-occidentale e in quella caraibica, per esempio, molti Stati non sono ancora diventati membri a pieno titolo del rispettivo memorandum (tabella 1); è altresì essenziale che tutti gli Stati partecipanti abbiano ratificato le convenzioni considerate applicabili, in quanto, come vedremo nel paragrafo successivo, ciascuna Autorità marittima è tenuta ad applicare solo gli strumenti di cui lo Stato di appartenenza sia parte contraente. La previsione di precisi criteri di selezione delle navi da ispezionare, così come l'effettiva armonizzazione delle procedure e l'uniformità dei controlli all'interno di una stessa regione sono determinanti²⁰, così come l'osservanza da parte degli ispettori dei requisiti di integrità, professionalità e trasparenza indicati nel *Code of good practice* approvato dall'OMI nel 2007 ed allegato alle Procedure sul controllo dello Stato del porto approvate nel 2011²¹. Infine, un possibile ostacolo all'efficacia di un sistema regionale di *Port State Control* può risultare dalla disparità di sviluppo esistente fra

¹⁸ IMO Doc. FSI 20/INF.5, 23 December 2011, *Harmonization of Port State Control Activities. Flag Administrations targeted by the Paris MoU, the Tokyo MoU and the United States Coast Guard. Submitted by the United States, the Paris MoU and the Tokyo MoU*. Gli Stati di bandiera individuati dai tre regimi di controllo sono Saint Kitts & Nevis e la Sierra Leone, mentre la Repubblica democratica popolare di Corea, la Bolivia, la Georgia, la Cambogia, Saint Vincent e Grenadine, il Belize e la Turchia figurano nella lista nera di almeno due sistemi regionali.

¹⁹ PAYOYO P. B., *op. cit. supra* n. 4, pp. 160-163.

²⁰ HORROCKS C., *op. cit. supra* n. 11, p. 194.

²¹ IMO Doc. MSC-MEPC.4/Circ.2, 1 November 2007, *Port State Control-Related Matters Code of Good Practice for Port State Control Officers*. A questo riguardo è importante che lo Stato del porto intervenga tempestivamente contro gli ispettori inadempienti, contribuendo così ad innalzare il livello di professionalità degli stessi e a diminuire le contestazioni presentate dai proprietari o dagli operatori delle navi; per un esempio positivo al riguardo cfr. l'azione della Repubblica del Congo nell'ambito del West and Central Africa MoU (Abuja MoU, *Annual Report 2011*, p. 11).

gli Stati di una medesima regione, come nel caso del Latin American MoU e del Tokyo MoU, o dalla piccola entità degli Stati coinvolti, come nel caso del Caribbean MoU, con conseguenti disomogeneità sul piano delle risorse umane, tecniche e finanziarie a disposizione di ciascuna Autorità marittima.

La cooperazione interregionale fra MoUs è determinante, in particolare per quanto riguarda lo scambio delle informazioni sulle ispezioni e sulle navi²². A tale riguardo si ricorderà il servizio d'informazione EQUASIS, istituito nel 2000 sulla base di un protocollo stipulato dalla Commissione europea, dalla Francia, dal Giappone, da Singapore, dalla Spagna, dal Regno Unito e dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti, che raccoglie le informazioni relative alla sicurezza e alla qualità della flotta mercantile mondiale, con particolare attenzione alle ispezioni portuali, fornite dal Paris MoU, dal Tokyo MoU, dall'Indian Ocean MoU e dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti²³. Una parte significativa del traffico mercantile globale è così coperta dal sistema EQUASIS; sfuggono nondimeno a tale banca dati le navi che non si recano nei porti delle regioni citate o che, pur recandovisi, non sono soggette a controlli, ovvero le navi che, a causa della loro dimensione, natura o dell'uso cui sono destinate, sono escluse a priori dai controlli.

Oltre che sul piano dello scambio delle informazioni, la cooperazione fra memoranda concerne anche lo svolgimento concreto delle ispezioni. A questo proposito sono particolarmente significative le campagne ispettive intensive (*Concentrated Inspection Campaigns*) intese a verificare il livello di conformità delle navi ai requisiti internazionali previsti in uno specifico settore della navigazione marittima. Lanciate per la prima volta in seno al Paris MoU nel 1995²⁴, tali

²² HARE J., *op. cit. supra* n. 4, p. 577; SCHIFERLI R. W. J., *op. cit. supra* n. 13, p. 213; BARSTON R., *op. cit. supra* n. 4, p. 96. Come evidenziato dal Segretario Generale delle Nazioni Unite, «increased coordination and cooperation between regional agreements on port State control, including through joint campaigns, can further complement flag State implementation and enforcement and improve overall maritime safety» (UN Doc. A/63/63, 10 March 2008, *Oceans and the law of the sea, Report of the Secretary-General*, par. 216; A/66/70/Add.1, 11 April 2011, *Oceans and the law of the sea. Report of the Secretary-General. Addendum*, par. 289).

²³ Il sito ufficiale del sistema EQUASIS è www.equasis.org. Per dettagli cfr. anche ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 4, p. 281 ss. I recenti sviluppi tecnici relativi a questo sistema sono stati rilevati dal sotto-comitato FSI nel corso della sua ultima sessione (IMO Doc. FSI 20/6/1 21 November 2011, *Harmonization of Port State Control Activities. Equasis information system Note by the Secretariat*).

²⁴ ÖZÇAYIR Z. O., *Tighter rules under Port state control*, in *Journ. Int. Mar. Law*, 2011, p. 311. Per un quadro generale delle campagne ispettive intensive svolte dal 2008 al 2011 nell'ambito dei MoUs cfr. IMO Doc. FSI 19/6/2, 17 November 2010, *Harmonization of Port State Control Activities. Progress report on regional PSC regimes. Note by the Secretariat*, Annex, e FSI 20/6/2, 17 November 2011, *Harmonization of Port State Control Activities. Progress report on regional PSC regimes. Note by the Secretariat*, Annex.

campagne hanno una durata media di tre mesi, sono preparate da un gruppo di esperti e sempre più spesso sono effettuate congiuntamente fra due o più MoUs, in vista di un uso maggiormente efficiente delle risorse e delle informazioni a disposizione. L'ispettore è tenuto a controllare alcuni precisi elementi, aggiuntivi rispetto alle normali ispezioni di routine, resi noti mediante un questionario pubblicato preliminarmente sul sito web del memorandum²⁵. La scelta del tipo di campagna dipende generalmente dai risultati delle ispezioni dell'anno precedente²⁶; nel 2011, per esempio, il Paris MoU e il Tokyo MoU hanno organizzato una campagna congiunta sul tema della sicurezza strutturale e della Convenzione internazionale sulle linee di carico, mentre la campagna che ha avuto luogo dal 1° settembre al 30 novembre 2012 ha riguardato il sistema di sicurezza antincendio²⁷. Lo stesso fenomeno caratterizza anche altre regioni, quali il Mar Nero, il Mediterraneo e l'Oceano Indiano²⁸. I risultati delle campagne ispettive sono pubblicati sui siti web del memorandum, discussi dal Comitato sul controllo dello Stato del porto nel corso della sua riunione annuale e successivamente comunicati all'OMI. Secondo una proposta recentemente avanzata in seno a quest'ultima sarebbe opportuno affidare al sotto-comitato FSI la selezione e il coordinamento di tali campagne, in modo che anche in questo settore si realizzi una maggiore uniformità e armonizzazione fra sistemi regionali²⁹.

Lo sviluppo e l'implementazione dei memoranda d'intesa beneficiano largamente del contributo dell'OMI, per la quale le questioni inerenti il controllo dello Stato del porto, previsto in numerose convenzioni tecniche, costituiscono oggetto di continuo interesse da parte dei suoi comitati e sotto-comitati³⁰. Oltre ad aver promosso la nascita dei vari memoranda d'intesa esistenti, l'Organizzazione

²⁵ ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 24, p. 311.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ Tokyo MoU Press Release, *The 22nd Tokyo MoU Port State Control Committee Meeting Held in Viña del Mar, Chile*, 23 April 2012, consultabile nel sito www.tokyo-mou.org. I memoranda di Parigi e di Tokyo hanno svolto svariate campagne ispettive comuni a partire dal 2006 (FSI 20/6/2, *cit. supra* n. 24, Annex, p. 5)

²⁸ I MoUs più attivi con riferimento allo svolgimento di campagne ispettive intensive sono il Paris MoU, il Viña del Mar Agreement, il Tokyo MoU, l'Indian Ocean MoU e il Black Sea MoU; nessuna campagna comune è stata svolta dal 2008 nell'ambito del Caribbean MoU e del West and Central Africa MoU (IMO Doc. FSI 19/6/2, *cit. supra* n. 24, Annex, p. 5).

²⁹ IMO Doc. FSI 20/6/8, 20 January 2012, *Harmonization of Port State Control Activities. Global concentrated inspection campaigns Submitted by Egypt*. In questo caso dovrebbe essere istituito un gruppo specializzato incaricato di preparare delle *checklist* unificate per ogni tematica.

³⁰ Cfr. Cap. II, par. 6.

continua a svolgere un ruolo di rilievo ai fini della loro corretta applicazione. Risale al 2005 l'entrata in funzione di una banca dati, chiamata *Global Integrated Shipping Information System (GISIS)*, costituita da venti moduli per la raccolta, l'elaborazione e la condivisione dei dati relativi alla navigazione, intesa a coadiuvare gli Stati membri e il Segretariato dell'OMI nell'adempimento dei rispettivi obblighi e a rendere accessibili al pubblico le informazioni relative, fra l'altro, agli incidenti marittimi, agli impianti portuali e alla sicurezza marittima³¹.

L'OMI fornisce risorse tecniche ed umane ai Paesi in via di sviluppo e partecipa ad iniziative di supporto logistico a favore di alcuni memoranda. A titolo di esempio possiamo citare il *SafeMed II Project*, un progetto regionale di cooperazione tecnica finanziato dall'Unione europea, implementato dal *Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea* per conto dell'OMI, volto ad assistere gli ispettori del Mediterranean MoU nella determinazione delle convenzioni applicabili alle navi ispezionate³². Un importante settore di intervento dell'Organizzazione è costituito anche dalla formazione degli ispettori; sono infatti regolarmente promossi e organizzati seminari di addestramento rivolti ai segretariati regionali in vista della creazione di piattaforme di cooperazione, condivisione delle informazioni e delle esperienze acquisite, armonizzazione e coordinamento delle attività di controllo ed elaborazione di raccomandazioni pratiche³³.

In materia di pubblicazione e circolazione delle informazioni l'OMI ha concluso protocolli di scambio dei dati con molteplici MoUs, come quelli sottoscritti nel marzo 2012 dal Paris MoU e dal West and Central Africa MoU³⁴, mentre è

³¹ IMO Doc. FSI 20/18 20 January 2012, *Any Other Business. Global Integrated Shipping Information System (GISIS) Note by the Secretariat*. Il sito ufficiale del sistema GISIS è <http://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>.

³² Per dettagli cfr. IMO Doc. FSI 20/6/6, 12 January 2012, *Provision of a decision-support tool for port State control officers of the Mediterranean Memorandum of Understanding on Port State Control. Note by the Secretariat*.

³³ Il quinto seminario dell'OMI rivolto ai Segretariati dei memoranda e ai gestori delle banche dati è stato organizzato dal 14 al 16 giugno 2011 (IMO Doc. MSC 88/26, 15 December 2010, *Report of the Maritime Safety Committee on its Eighty-Eighth Session*, par. 10.6) ed i relativi risultati sono stati analizzati dal sotto-comitato FSI (FSI 20/6 18 August 2011, *Harmonization of Port State Control Activities. Outcome of the Fifth IMO Workshop for PSC MoU/Agreement Secretaries and Database Managers. Note by the Secretariat*).

³⁴ Paris MoU Press Release, *Agreement for data exchange with IMO*, 27 March 2012, consultabile nel sito www.parismou.org; Abuja MoU, *Annual Report 2011*, p. 10. Accordi di scambio dei dati sono stati sottoscritti anche dall'Indian Ocean MoU e dal Mediterranean MoU nel corso della diciottesima sessione del sotto-comitato FSI, nonché dal Latin American Agreement, dal Tokyo MoU e dal Riyadh MoU in occasione del quinto seminario OMI per i Segretariati e i gestori delle banche dati (IMO Doc. FSI 20/6/7, 19 January 2012, *Harmonization of Port State Control Activities. PSC data exchange protocols. Note by the Secretariat*).

attualmente oggetto di discussione l'ideazione di metodi uniformi per la selezione e la classifica degli ispettori incaricati del controllo³⁵. I MoUs partecipano in qualità di osservatori ai lavori del sotto-comitato FSI, al quale sottopongono i propri rapporti annuali e altri documenti informativi relativi alle ispezioni svolte e alle attività intraprese. La partecipazione ai lavori del sotto-comitato comporta anche un diritto di iniziativa³⁶.

I dati relativi alle ispezioni (tabelle 4 e 5) così come la frequenza della pubblicazione dei rapporti annuali da parte dei Segretariati e l'adempimento degli obblighi di comunicazione delle informazioni raccolte da parte delle Amministrazioni nazionali, mostrano che il livello di concreta implementazione dei memoranda varia molto in funzione della regione considerata, passando dagli ottimi risultati del Paris MoU e del Tokyo MoU a quelli carenti del West and Central Africa MoU e del Riyadh MoU. In alcuni casi i memoranda non hanno addirittura subito alcun emendamento formale a partire dalla loro adozione, nonostante i molteplici progressi e cambiamenti intervenuti sul piano internazionale in materia di *Port State Control*³⁷. Il rilievo assunto dai regimi più virtuosi è comunque indiscusso, come evidenziato dalla decisione della Commissione europea di utilizzare i risultati conseguiti nell'ambito del Paris MoU e del Tokyo MoU, oltre che dalla Guardia costiera degli Stati Uniti, come «fonti di uguale affidabilità in termini di continuità e di esattezza dei dati, dai quali derivare una valutazione dei precedenti degli organismi riconosciuti in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento»³⁸.

³⁵ L'Iran ha proposto la creazione di un sistema comune di classifica degli ispettori (IMO Doc. FSI 19/6/8, 14 December 2010, *Harmonization of Port State Control Activities. Port State control officers' ranking system. Submitted by the Islamic Republic of Iran*).

³⁶ È stato il Paris MoU, per esempio, ad aver proposto l'adozione di nuove Linee guida relative al Codice ISM (IMO Doc. FSI 19/6/5, 17 November 2010, *Harmonization of Port State Control Activities. Guidelines for port State control officer on the ISM Code. Submitted by the Paris MoU*).

³⁷ Tale è il caso del West and Central Africa MoU, concluso il 22 ottobre 1999; un gruppo di lavoro interno al memorandum ha tuttavia elaborato degli emendamenti che dovrebbero essere adottati formalmente nel corso del 2012 (cfr. *infra* par. 5).

³⁸ 2009/491/CE, *Decisione della Commissione, del 16 giugno 2009, sui criteri da rispettare per decidere in che momento le prestazioni di un organismo che opera per conto dello Stato di bandiera possono essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza e l'ambiente [notificata con il numero C(2009) 4398]*, in *G.U.U.E.* L 162 del 25.6.2009, pp. 6–15, Preambolo, considerando n. 5. La possibilità per gli organismi riconosciuti di contestare tali dati mediante ricorso preventivo costituisce un elemento sufficiente per ritenerli fonti sufficientemente affidabili e per valutare le prestazioni degli organismi riconosciuti (*ibidem*, Preambolo, considerando n. 6).

2. Caratteristiche comuni ai memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto

I memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto attualmente in vigore presentano tratti analoghi, modellati su quelli del Paris MoU; procederemo dunque all'individuazione delle principali caratteristiche comuni ai vari sistemi regionali, rinviando al paragrafo successivo per un'analisi dettagliata del Paris MoU.

Per quanto riguarda l'aspetto organizzativo, la conferenza ministeriale è l'organo decisionale supremo a cui partecipano i ministri tecnici competenti degli Stati membri³⁹. L'organo esecutivo è costituito da un comitato, che si riunisce generalmente su base annuale ed è composto da un rappresentante di ciascuna autorità marittima ed eventualmente dagli osservatori o membri cooperanti; ad esso compete la verifica del corretto funzionamento dell'accordo, la promozione dello scambio delle informazioni e l'armonizzazione delle procedure di controllo. Il comitato è coadiuvato da un segretariato, che svolge funzioni di tipo amministrativo ed organizzativo. Nell'ambito di alcuni MoUs sono inoltre stati istituiti dei gruppi di lavoro tecnici ed una formazione ulteriore, diversamente denominata, incaricata di affrontare questioni politiche e facilitare il lavoro del Comitato⁴⁰. Infine, è presente un sistema informatico di scambio delle informazioni inteso a facilitare la circolazione dei dati sulle ispezioni e sulle navi fra gli Stati del porto della regione. La partecipazione ai memoranda è aperta agli Stati che soddisfano gli specifici criteri, geografici e qualitativi, previsti in ciascun memorandum e ad essi si affiancano gli Stati o le organizzazioni ammessi ad assistere ai lavori del comitato, senza diritto di voto, in qualità di osservatori. Fatta eccezione per il Latin American Agreement, le cui lingue ufficiali sono il portoghese e lo spagnolo, la lingua ufficiale generalmente prescelta è l'inglese, a cui si aggiunge il francese nell'ambito del Paris MoU e del West and Central African MoU.

³⁹ Così è espressamente indicato sul sito web del West and Central Africa MoU, ma l'affermazione è riferibile a tutti i MoUs.

⁴⁰ Per il Paris MoU cfr. infra, par. 4. Nell'ambito del West and Central Africa MoU è presente un *Bureau* che si riunisce nei periodi intercorrenti le riunioni del comitato, attualmente presieduto dal Congo-Brazzaville e composto dalla Nigeria, dal Ghana, dalla Guinea-Conakry e dal Segretariato; sono inoltre stati creati cinque gruppi di lavoro, incaricati rispettivamente dell'armonizzazione ed elaborazione di un manuale sulle ispezioni, del riesame del *Code of Good Practices* ad uso degli ispettori, delle norme e regole interne necessarie per l'osservanza e l'implementazione del MoU, del suo riesame e emendamento e della procedura di appello, nonché un gruppo di lavoro intersessionale, al quale i gruppi di lavoro e il segretariato deferiscono questioni relative alla corretta amministrazione, alla gestione finanziaria e alle questioni giuridiche (Abuja MoU, *Annual Report 2011*, pp. 17-19).

Gli strumenti applicabili sono elencati nel memorandum. Si tratta delle principali convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima, la prevenzione dell'inquinamento marino e le condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi concluse in seno all'OMI e all'OIL (tabella 3). Sussiste una sostanziale disomogeneità a tale riguardo, dal momento che solo la Convenzione internazionale sulle linee di carico del 1966, la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 ed il relativo protocollo del 1978, la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi del 1973, la Convenzione internazionale su standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi del 1978 e la Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972 sono applicabili in tutti i sistemi regionali, mentre altri strumenti, come la Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi anti-vegetativi nocivi sulle navi o la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi, sono applicabili solo in pochi MoUs. Tali convenzioni non sono direttamente applicabili, in quanto ciascuna Autorità marittima è tenuta ad applicare unicamente gli strumenti internazionali in vigore e ratificati dal proprio Stato di appartenenza. In ciascun Memorandum è peraltro presente una clausola in base alla quale ciascuna parte conserva il potere di adottare misure ulteriori, entro la propria giurisdizione, nelle materie regolate dagli strumenti internazionali applicabili⁴¹; lo Stato, pertanto, può eventualmente decidere di avviare procedimenti giudiziari interni, entro i limiti della propria giurisdizione, contro le infrazioni constatate, ciò che supporta la distinzione precedentemente richiamata fra «controllo» e «giurisdizione» dello Stato del porto.

La selezione delle navi da ispezionare avviene sulla base di alcuni parametri di riferimento (*target factors*), la cui scelta incide notevolmente sulla probabilità che determinate categorie di navi siano soggette ad ispezione⁴². Ciascuna Autorità

⁴¹ Sez. 1.7 del Paris MoU; sez. 3.2.2 del Tokyo MoU; sez. 3.2.3 del West and Central Africa MoU; sez. 3.2.3 del Black Sea MoU; sez. 3.2.3 dell'Indian Ocean MoU; sez. 3.5.2 del Latin American MoU; sez. 3.2.3 del Mediterranean MoU; sez. 3.4 del Riyadh MoU; sez. 3.2.3 del Caribbean MoU.

⁴² Nell'ambito del Mediterranean MoU, del West and Central Africa MoU e del Riyadh MoU non è previsto alcun sistema di identificazione delle navi. Per un'analisi dei *target factors* impiegati nell'ambito del Paris MoU e del Indian Ocean MoU cfr. CARIU P., MEJIA M. Q., WOLFF F.-C., *Evidence on target factors used for port state control inspections*, in *Mar. Pol.*, 2009, p. 848. Dallo studio, effettuato su un campione di quarantamila navi ispezionate fra il 2002 e il 2009, emerge che determinate caratteristiche della nave (la tipologia, l'età, la società di sclassificazione prescelta) e lo Stato del porto di destinazione incidono sulle probabilità di fermo (CARIU P., WOLFF F.-C., *op. cit. supra* n. 16, p. 426).

marittima effettua o compie il possibile per realizzare una quota di ispezioni prestabilita, su base annuale o semestrale, delle navi in scalo nei suoi porti o terminali offshore. Tale quota varia sensibilmente da un sistema regionale all'altro, potendo andare da un massimo del 100% di ispezioni annuali nel quadro del Paris MoU ad un minimo del 10% di ispezioni nell'ambito dell'Indian Ocean MoU (tabella 2). I controlli sono effettuati da ispettori debitamente qualificati ed autorizzati dall'Autorità marittima nazionale, su iniziativa non solo delle autorità portuali, ma anche su richiesta del comandante, di un membro dell'equipaggio o di altri individui od enti che abbiano interesse alla sicurezza della navigazione e alla protezione dell'ambiente marino. In molti casi sono stati elaborati dei codici di buona condotta ad uso degli ispettori affinché costoro si attengano a determinati requisiti di integrità, professionalità e trasparenza⁴³.

Le ispezioni iniziali consistono in visite a bordo della nave intese a verificare la presenza di certificati e documenti validi, regolari e veridici, nonché la condizione complessiva della nave, del suo equipaggiamento e del suo equipaggio. Un'ispezione più approfondita può essere svolta qualora, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, sussistano chiari motivi (*clear grounds*) per ritenere che lo stato effettivo della nave, del suo equipaggiamento o equipaggio non corrisponde a quanto attestato. Su questo punto i memoranda si discostano da quanto previsto nelle convenzioni tecniche applicabili, le quali, in presenza dei suddetti chiari motivi o di certificati non validi, contemplano direttamente il fermo della nave o l'ordine rivolto alla stessa di dirigersi nel più vicino cantiere di riparazione⁴⁴. Le ispezioni devono essere svolte nel rispetto del principio di non discriminazione fra navi straniere, conformemente a quanto indicato anche dall'art. 227 della Convenzione sul diritto del mare; nell'ambito di alcuni regimi vige nondimeno la prassi di sottoporre a trattamento speciale specifiche categorie di imbarcazioni, ma tale prassi è generalmente accettata dagli Stati partecipanti ed è legittima nella misura in cui non

⁴³ Cfr. per esempio il *Code of Good Practice for Port State Control Officers Conducting Inspections Within the Framework of the Memorandum of Understanding on Port State Control in The Asia-Pacific Region (Tokyo MoU)*, il *Code of Good Practice for Port State Control Officers Conducting Inspections Within the Framework of the Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region*, il *Code of Good Practice for Port State Control Officers Conducting Inspections Within the Framework of the Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region (BS MoU)*.

⁴⁴ Come osservato con riferimento al Paris MoU da BANG H.-S., JANG D.-J., *op. cit. supra* n. 2, p. 173.

costituisce un abuso di diritto⁴⁵.

In base al principio del trattamento non più favorevole, le navi battenti bandiera di Stati terzi allo strumento internazionale applicabile sono sottoposte ad ispezione nei medesimi casi e secondo le stesse modalità delle navi battenti bandiera di Stati parti⁴⁶. Alcuni MoUs contengono peraltro una clausola in base alla quale le navi di Stati terzi sono sottoposte ad un'ispezione dettagliata o, se del caso, estesa, in quanto prive dei certificati che consentono di presumere un livello soddisfacente dello stato dell'imbarcazione e del suo equipaggio⁴⁷. L'ispettore può prendere in conto eventuali altri certificati presenti a bordo, ma le condizioni dell'equipaggio e i requisiti minimi di conduzione della nave imposti dallo Stato di bandiera devono comunque essere compatibili con le finalità perseguite dalla convenzione internazionale applicabile, pena l'adozione di misure restrittive nei confronti della nave⁴⁸. Questa clausola, qualificata da parte della dottrina come una «*clause défavorisant la Nation la moins diligente*», potrebbe essere giustificata dalla natura consuetudinaria della disciplina prevista nelle convenzioni internazionali applicabili e dunque dal loro carattere vincolante nei confronti di tutti gli Stati, parti o non parti⁴⁹. Tale tesi è però difficilmente sostenibile sia con riferimento a strumenti che, come la Convenzione MARPOL o la Convenzione SOLAS, godono della partecipazione quasi universale degli Stati, sia rispetto a convenzioni più recenti, quale la Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi anti-vegetativi nocivi sulle navi o la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi, che sono state ratificate da un numero esiguo di Stati e sono scarsamente rappresentative della stazza marittima mondiale.

L'ispezione termina con la compilazione di un rapporto e l'adozione di

⁴⁵ PAYOYO P. B., *op. cit. supra* n. 4, p. 92.

⁴⁶ ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 4, pp. 211-212.

⁴⁷ Sez. 2.4 e sez. 1 dell'Allegato 1 del Paris MoU; sez. 1.3 dell'Allegato 1 dell'Indian Ocean MoU; sez. 1.3 dell'Allegato 1 del Med MoU; sez. 1.3.1 dell'Allegato 1 al Latin American MoU; sez. 1.3 dell'Allegato 2 dell'Abuja MoU.

⁴⁸ Sez. 1 dell'Allegato 1 del Paris MoU; sez. 1.3 dell'Allegato 1 dell'Indian Ocean MoU; sez. 1.3 dell'Allegato 2 del West and Central Africa MoU.

⁴⁹ VIGNES D., *Le navire et les utilisations pacifiques de la mer. La juridiction de l'Etat du port et le navire en droit international*, in *Le navire en droit international: colloque de Toulon*, Paris, 1992, p. 140 in n. Un'alternativa consiste nel ritenere che in queste convenzioni sia compresa una "stipulazione a carico altrui", in base alla quale gli obblighi ivi previsti gravano anche su Stati terzi (*ibidem*).

provvedimenti correttivi delle eventuali carenze riscontrate, come il fermo, la sospensione delle operazioni in corso, l'ordine di rimuovere le carenze riscontrate prima della partenza o di procedere nel più vicino cantiere navale di riparazione. Il provvedimento di fermo deve essere notificato al proprietario e/o al capitano della nave e al rappresentante dello Stato di bandiera, affinché quest'ultimo adotti i provvedimenti conseguenti. Una comunicazione esatta e tempestiva delle detenzioni disposte è essenziale affinché lo Stato di bandiera sia in condizione di contribuire a sradicare il fenomeno delle navi inferiori agli standard; tale questione costituisce talora motivo di frizione fra alcuni Stati di bandiera e le amministrazioni portuali, come recentemente esemplificato dalle rimostranze di Saint Kitts e Nevis in seno all'OMI⁵⁰.

Alcune salvaguardie a favore della nave e dello Stato di bandiera consentono di evitare eventuali abusi da parte delle autorità portuali. Ciascuna Autorità marittima è responsabile per i danni e le perdite subiti dalle navi a causa di fermi o ritardi ingiustificati, conformemente a quanto previsto all'art. 232 della Convenzione sul diritto del mare. Gli Stati membri istituiscono ricorsi giurisdizionali interni per permettere al proprietario o all'armatore della nave di domandare la riparazione dei danni subiti. Il proprietario o l'operatore della nave hanno la possibilità di proporre appello contro tale provvedimento dinanzi le competenti autorità dello Stato del porto. In alternativa possono rivolgersi allo Stato di bandiera o al rispettivo organismo di classifica, i quali hanno la facoltà di richiedere allo Stato del porto di modificare il provvedimento. In caso di esito negativo, una richiesta di riesame può essere portata dinanzi una commissione del riesame istituita su base *ad hoc* dal segretariato⁵¹. Dopo aver esaminato la documentazione trasmessa dalle parti in merito all'affare, la commissione emette delle conclusioni non vincolanti e può

⁵⁰ Questo Stato ha attirato l'attenzione sull'esiguo numero di notifiche delle detenzioni disposte contro le sue navi da parte degli altri Stati del porto; la percentuale dei fermi non notificati a questo Stato varia in funzione dei MoUs, ma ha raggiunto addirittura la soglia del 100% nel quadro del Riyadh MoU (IMO Doc. FSI 19/6/11, 31 December 2010, *Harmonization of Port State Control Activities. Statistics of PSC regimes. Submitted by Saint Kitts and Nevis*).

⁵¹ Una commissione di revisione è istituita nell'ambito di tutti i memoranda, tranne che nel West and Central Africa MoU (in seno al quale, tuttavia, la creazione di una simile commissione dovrebbe essere approvata dal Comitato sul controllo dello Stato del porto nel corso della sua sedicesima sessione); cfr. sez. 3.15 del Tokyo MoU e le informazioni consultabili nel sito www.tokyo-mou.org; sez. 3.13 del Mediterranean MoU e il documento *Med MoU Review Panel/Appeal*, consultabile nel sito www.medmou.org; sez. 3.12 del Black Sea MoU e il documento *Rules of Procedure for the Black Sea MoU Review Board*, consultabile nel sito www.bsmou.org.

esortare lo Stato del porto a modificare il provvedimento contestato.

Nel sito web dei memoranda sono pubblicati i dati sulle ispezioni e, fatta eccezione per il West and Central Africa MoU, quelli sulle detenzioni delle navi⁵². Nell'ambito del Paris MoU e del Tokyo MoU sono altresì elaborate delle liste annuali, dette *Black – Grey - White Lists* in funzione del livello di rendimento degli Stati di bandiera, valutato sulla base del numero totale di ispezioni e detenzioni degli Stati sottoposti ad almeno trenta ispezioni nel corso dei tre anni precedenti. Nella lista nera figurano gli Stati con il peggior rendimento, considerati quindi altamente rischiosi per la sicurezza e l'ambiente; nel 2010 figuravano nella lista nera del Paris MoU diciotto Stati di bandiera, di cui cinque a rischio molto alto⁵³. Nell'ambito dell'Indian Ocean MoU è invece prevista la trasmissione di un allerta, pubblicata sul sito web, qualora una nave riprenda la navigazione senza soddisfare le condizioni previste dall'autorità del porto di ispezione o non si diriga nel porto di riparazione; anche nel quadro del Black Sea MoU è pubblicata una lista delle navi sottoposte a più di due fermi nel corso del biennio 2007-2009. In compenso, nessuno dei regimi in vigore ha adottato un'iniziativa analoga a quella avviata dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti a partire dal 1° giugno 2011, denominata *Qualship 21 (Quality shipping for the 21st century)*, il cui obiettivo consiste nell'individuare e premiare le navi virtuose mediante il conferimento di incentivi⁵⁴. Anche lo scambio dei dati varia molto a seconda del sistema regionale considerato, dato che esso è del tutto inesistente nelle regioni dei Caraibi e dell'Africa centro-occidentale, mentre è più efficace nel quadro di altri accordi, come il Paris MoU e l'Indian Ocean MoU⁵⁵.

3. La natura giuridica dei memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto

Una questione dibattuta è se i memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto costituiscano veri e propri accordi internazionali o mere intese politiche.

⁵² IMO Doc. FSI 20/6/2, *cit. supra* n. 24, Annex, p. 10.

⁵³ IMO Doc. FSI 20/3/2, 23 December 2011, *Responsibilities of Governments and Measures to Flag State Compliance. Improvement of flag performance. Submitted by the Paris MoU*.

⁵⁴ Per dettagli sui criteri che le navi devono soddisfare per partecipare al programma e sui benefici accordati cfr. <https://homeport.uscg.mil>.

⁵⁵ Tuttavia, solo il Mediterranean MoU e l'Indian Ocean MoU trasmettono all'OMI la totalità dei dati relativi alle ispezioni, anziché solo quelle sulle detenzioni delle navi (cfr. IMO Doc. FSI 19/6/2, *cit. supra* n. 24, Annex, p. 9).

Tale questione si ricollega al tema del significato da attribuire alla nozione di «accordo internazionale», alla distinzione fra accordi internazionali in senso stretto e accordi giuridicamente non vincolanti e degli eventuali effetti prodotti dai secondi⁵⁶.

Secondo gran parte della dottrina, i memoranda in esame sono strumenti informali di cooperazione fra autorità marittime nazionali, dotati certo di grande rilevanza sul piano politico, ma privi di carattere giuridicamente vincolante nei confronti degli Stati partecipanti⁵⁷. Tale conclusione risulterebbe dal tipo di strumento prescelto (*il memorandum of understanding*), dal carattere non vincolante dei termini impiegati dai partecipanti (ad esempio «have reached the following

⁵⁶ Su tale tema si ricordano, senza pretesa di esaustività, i contributi di KLABBERS J., *The Concept of Treaty in International Law*, The Hague/London/Boston, 1996, XV-307 p.; AUST A., *The Theory and Practice of Informal International Instruments*, in *Int. Comp. Law Quart.*, 1986, pp. 787-812; BARBERIS J. A., *Le concept de «traité international» et ses limites*, in *Ann. fr. dr. int.*, 1984, pp. 239-270; CHINKIN C., *A Mirage in the Sand? Distinguishing Binding and Non-Binding Relations Between States*, in *Leiden Journ. Int. Law*, 1997, pp. 223-247; EISEMANN P. M., *Le Gentlemen's agreement comme source du droit international*, in *Journ. dr. int.*, 1979, pp. 326-348; FAWCETT, *The Legal Character of International Agreements*, in *Brit. Year Book Int. Law*, 1953, pp. 381-400; FITZMAURICE M., *The Identification and Character of Treaties and Treaty Obligations between States in International Law*, in *Brit. Year Book Int. Law*, 2002, pp. 141-185; FOIS P., *Gli accordi non vincolanti e il diritto dei trattati*, in *Il diritto dei trattati. Raccolta di scritti*, Napoli, 2009, pp. 191-212; GAUTIER Ph., *Non-binding agreements*, in WOLFRUM R. (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, 2008-, edizione online consultabile nel sito www.mpepil.com; GOMOA M. M., *Non-Binding Agreements in International Law*, in BOISSON DE CHAZOURNES L., GOWLLAND-DEBBAS V. (eds), *L'ordre juridique international, un système en quête d'équité et d'universalité. Liber amicorum Georges Abi-Saab*, The Hague/London/Boston, 2001, pp. 229-250; KLABBERS J., *Qatar v. Bahrain: the concept of "treaty" in international law*, in *Archiv des Völkerrechts*, 1995, pp. 361-376; SALMON J., *Les accords non formalisés ou «solo consensu»*, in *Ann. fr. dr. int.*, 1999, pp. 1-28; SCHACHTER O., *The Twilight Existence of Nonbinding International Agreements*, in *Am. Journ. Int. Law*, 1977, pp. 296-304; VIRALLY M., *La distinction entre textes internationaux de portée juridique et textes internationaux dépourvus de portée juridique. Rapport provisoire*, in *Ann. Institut dr. int.*, 1983, vol. 60-I, pp. 166-257 e *La distinction entre textes internationaux de portée juridique et textes internationaux dépourvus de portée juridique. Rapport définitif*, in *Ann. Institut dr. int.*, 1983, vol. 60-I, pp. 328-357.

⁵⁷ In tal senso cfr. ANDERSON D., *Modern Law of the Sea. Selected Essays*, Leiden/Boston, 2008, p. 274; BANG H.-S., JANG D.-J., *op. cit. supra* n. 2, p. 172; BODANSKY D., *Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond*, in *Ecology Law Quarterly*, 1991, p. 763 n. 225; BOISSON Ph., *op. cit. supra* n. 10, p. 565; CHRISTODOULOU-VAROTSI I., *op. cit. supra* n. 4, p. 710; CHRISTODOULOU-VAROTSI I., *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?*, 2009, Berlin/Heidelberg, p. 90; KASOULIDES G. C., *The Port State Enforcement Regime Through International Organizations*, in SOONS A. H. A. (ed.), *Implementation of The Law of The Sea Convention Through International Institutions*, Honolulu, 1990, p. 457; KASOULIDES G. C., *op. cit. supra* n. 2, p. 130 e p. 135; KÖNIG D., *Port State Control: an Assessment of European Practice*, in EHLERS P., MANN-BORGESE E., WOLFRUM R. (eds), *Marine issues. From a Scientific, Political and Legal Perspective*, The Hague/London/New York, 2002, p. 40; KÖNIG D., *The Enforcement of the International Law of the Sea by Coastal and Port States*, in *ZaöRV*, 2002, p. 8; LAGONI R., *Ports*, in WOLFRUM R. (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, 2008-, edizione online consultabile nel sito www.mpepil.com, lett. G), n. 3; MOLENAAR E. J., *op. cit. supra* n. 13, p. 246; MOUSSU-ODIER F., *Le Mémoire de Paris et son application*, in *Ann. dr. mar. aér.*, 1985, p. 127; ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 4, p. 213 e, *op. cit. supra* n. 24, p. 309; PAMBORIDES G. P., *op. cit. supra* n. 2, p. 76.

understanding» o «will») dall'assenza di registrazione presso il Segretariato Generale delle Nazioni Unite e dalla qualità dei soggetti signatari. Solo una parte minoritaria della dottrina ritiene che i MoUs sul controllo dello Stato del porto siano dei veri e propri accordi internazionali ai sensi della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati del 1969⁵⁸.

L'art. 2, par. 1, lett. a), della Convenzione di Vienna del 1969, definisce il «trattato» come un «accord international conclu entre Etats en forme écrite et régi par le droit international, qu'il soit consigné dans un instrument unique ou dans deux ou plusieurs instruments connexes, et quelle que soit sa dénomination particulière»⁵⁹. Il diritto internazionale dei trattati non essendo formalistico, il nome e la forma dello strumento prescelto non sono elementi decisivi per determinare la natura dello stesso⁶⁰, cosicché anche un *Memorandum of Understanding* rientra nella categoria degli strumenti informali suscettibili di costituire un accordo internazionale regolato dal diritto dei trattati⁶¹. La scelta di questo tipo di strumento può infatti essere dettata dall'esigenza degli Stati di intervenire velocemente sul piano internazionale per far fronte ad un dato fenomeno, evitando le lunghe procedure di ratifica, accessione e

⁵⁸ PAYOYO P. B., *op. cit. supra* n. 4, p. 76 (secondo l'a. Conferma il carattere giuridicamente vincolante del memorandum di Parigi il fatto che sia stato elaborato sulla base di una bozza della Commissione europea e che sia stato presentato da quest'ultima come un accordo internazionale); SCHIFERLI R. W. J., *op. cit. supra* n. 13, p. 202; VALENZUELA M., *Enforcing Rules against Vessel-Source Degradation of the Marine Environment: Coastal, Flag and Port State Jurisdiction*, in VIDAS D., ØSTRENG W. (eds), *Order for the Oceans at the Turn of the Century*, The Hague/London/Boston, 1999, p. 498.

⁵⁹ *Convention de Vienne sur le droit des traités*, Vienne, 23 mai 1969, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1155, p. 331. Tale definizione corrisponde inoltre al diritto internazionale generale (*Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria; Guinée équatoriale (intervenant))*), arrêt, C.I.J. *Recueil* 2002, p. 429, par. 263; KLABBERS J., *The Concept of Treaty...*, *op. cit. supra* n. 56, p. 41; VILLIGER M. E., *Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*, Leiden/Boston, 2009, p. 74).

⁶⁰ GAUTIER Ph., *1969 Vienna Convention. Article 2. Use of terms*, in CORTEN O., KLEIN P. (eds), *The Vienna Conventions on the Law of Treaties. A Commentary*, vol. I., Oxford, 2011, p. 37; KLABBERS J., *The Concept of Treaty...*, *op. cit. supra* n. 56, pp. 42-43; VILLIGER M. E., *op. cit. supra* n. 59, pp. 80-81. La Corte internazionale di giustizia ha riconosciuto la varietà di forme e denominazioni che può rivestire un accordo internazionale in molte delle sue pronunce (cfr. *Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn*, compétence et recevabilité, arrêt, C.I.J. *Recueil* 1994, p. 120, par. 23; *Affaire du sud-ouest africain (Ethiopie c. Afrique du Sud; Libéria c. Afrique du Sud)*, exceptions préliminaires, arrêt, C.I.J. *Recueil* 1962, p. 331; *Régime douanier entre l'Allemagne et l'Autriche*, avis consultatif, C.P.I.J. *série A/B* 1931, n°41, p. 47), riconoscendo la natura di «accordo» anche ad un comunicato stampa congiunto dei Ministri degli esteri di due Stati (*Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*), arrêt, C.I.J. *Recueil* 2010, p. 55, par. 138). In tal senso si è espressa anche la Commissione di diritto internazionale (*Annuaire de la Commission du droit international*, 1996, vol. II, pp. 204-206, paragrafi 2-8).

⁶¹ *Annuaire de la Commission du droit international*, 1966, vol. II, p. 188, par. 2.

emendamento che caratterizzano i trattati internazionali solenni⁶². Il nome assegnato allo strumento può tutt'al più costituire uno degli elementi da prendere in considerazione per valutare la reale intenzione delle parti di dare luogo a obblighi giuridici⁶³. L'esistenza di un accordo internazionale non è inoltre subordinata né alla previsione di una clausola sull'entrata in vigore o di un meccanismo obbligatorio di risoluzione giudiziale delle controversie, né alla registrazione dello strumento presso il Segretariato generale delle Nazioni Unite, la quale implica solo la sua inopponibilità ai sensi dell'art. 102, par. 2 della Carta delle Nazioni Unite⁶⁴.

L'elemento determinante per valutare la natura dei MoUs risiede piuttosto nella reale intenzione delle parti di concludere un accordo internazionale e quindi di dare luogo a vincoli giuridici e non solamente politici. Un'espressa dichiarazione a tale riguardo si registra solo nel caso del Tokyo MoU, nel cui Preambolo le Autorità marittime partecipanti affermano che «the Memorandum is not a legally binding document and is not intended to impose any legal obligation on any of the Authorities»; in tal caso è chiara la volontà delle Parti di non dare vita ad un alcun obbligo giuridico. Tuttavia, non ci sembra che il carattere giuridicamente non vincolante del Tokyo MoU possa essere esteso in via generale a tutti gli altri MoUs. È interessante osservare che nonostante siano stati conclusi in data posteriore al Tokyo MoU, fatta eccezione per il Caribbean MoU, essi non riprendono il citato paragrafo del Preambolo, mentre ne riproducono in termini identici o analoghi altre parti. È ragionevole ritenere che le Autorità marittime partecipanti abbiano deliberatamente ommesso di pronunciarsi sul punto, lasciando impregiudicata la possibilità di dare vita a veri e propri obblighi.

Conviene dunque verificare l'intenzione delle Autorità partecipanti caso per caso, alla luce dei criteri impiegati dalla Corte internazionale di giustizia per ricostruire la volontà delle parti, vale a dire i termini impiegati, le circostanze di

⁶² YANG H., *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Berlin/Heidelberg, 2006, p. 105. I memoranda in questione essendo preordinati a garantire un'attuazione più efficace delle discipline già esistenti, è comprensibile che gli Stati intendano intervenire rapidamente mediante l'instaurazione di procedure di coordinamento e armonizzazione.

⁶³ GAUTIER Ph., *op. cit. supra* n. 60, p. 38.

⁶⁴ KLABBERS J., *The Concept of Treaty...*, *op. cit. supra* n. 56, pp. 75-78 e pp. 79-96. Sull'irrelevanza della registrazione ai fini dell'esistenza di un accordo internazionale cfr. *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Jurisdiction and Admissibility*, Judgment, I.C.J. Reports 1994, p. 122, par. 29.

conclusione adozione e, eventualmente, il comportamento successivo delle parti⁶⁵. Il criterio testuale, oggettivo, è il primo da prendere in considerazione per determinare l'intenzione di vincolarsi sul piano giuridico. Termini come «States Parties», «enter into force» e «obligations» sono solitamente impiegati in veri e propri accordi internazionali, mentre voci come «States participants», «take effect», «commitments», «will», «it is the understanding», «arrangements» o «understanding» figurano generalmente in accordi giuridicamente non vincolanti⁶⁶. All'analisi testuale occorre affiancare anche quella delle circostanze che hanno condotto alla conclusione dell'accordo e del comportamento successivo delle parti⁶⁷. Peraltro, nella controversia sulla delimitazione marittima ed altre questioni territoriali fra il Qatar e il Bahrein, la Corte internazionale di giustizia ha constatato che un processo-verbale che «énumère des engagements auxquels les Parties ont consenti [...] crée ainsi pour les Parties des droits et des obligations en droit international. Il constitue un accord international», ritenendo perciò superfluo esaminare l'intenzione dei rappresentanti dei due Stati, dato che quest'ultima «ne saurait prévaloir sur les termes mêmes de l'instrument concerné»⁶⁸. Il ragionamento seguito dalla Corte lascia supporre che, l'assunzione di impegni (*engagements*) sufficientemente precisi implica la creazione di veri e propri vincoli giuridici in capo agli Stati⁶⁹; in altri

⁶⁵ *Affaires du Sud-Ouest africain (Éthiopie c. Afrique du Sud ; Libéria c. Afrique du Sud)*, *Exceptions préliminaires*, arrêt, C.I.J. Recueil 1962, pp. 330-332; *Plateau continental de la mer Egée*, arrêt, C. I. J. Recueil 1978, pp. 39-41, par. 97-99; *Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn*, compétence et recevabilité, C.I.J. Recueil 1994, p. 112, par. 26-27 e *Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn*, arrêt, C. I. J. Recueil 1995, p. 6, par. 35-36. Lo stesso metodo è stato seguito recentemente dal Tribunale internazionale del mare nel caso sulla delimitazione marittima che ha opposto il Bangladesh al Myanmar; il Tribunale ha analizzato i termini e le circostanze che hanno condotto all'adozione di un verbale sulla delimitazione della frontiera marittima da parte di membri della delegazione diplomatica di entrambi i Paesi al fine di determinare se da esso risultassero vincoli giuridici in capo agli stessi (*Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le Golfe du Bengale (Bangladesh/Myanmar)*, arrêt, 2012, p. 38, paragrafi 91-99).

⁶⁶ AUST (A.), *Modern Treaty Law and Practice*, 2nd ed., Cambridge, 2007, pp. 20-33 e pp. 445-446; GAUTIER, *op. cit. supra* n. 56, par. 12.

⁶⁷ *Plateau continental de la mer Egée*, *cit. supra* n. 65, pp. 41-44, par. 100-106. Si tratta dunque di una valutazione oggettiva effettuata *ex post*; nel caso *Qatar c. Bahrein* il comportamento successivo delle parti è stato preso in considerazione dalla Corte internazionale di giustizia quale prova dell'intenzione delle parti al momento della conclusione dell'accordo (CHINKIN C., *A Mirage in the Sand? Distinguishing Binding and Non-Binding Relations Between States*, in *Leiden Journ. Int. Law*, 1997, p. 232 e p. 238).

⁶⁸ *Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn*, compétence et recevabilité, C.I.J. Recueil 1994, pp. 121-122, paragrafi 25, 27 e 29.

⁶⁹ KLABBERS J., *Qatar v. Bahrain...*, *op. cit. supra* n. 59, p. 368; GAUTIER Ph., *op. cit. supra* n. 56, par. 13: secondo l'a., ogniqualvolta siano individuabili impegni sufficientemente precisi nell'ambito di un accordo concluso all'esito di negoziazioni, è da presumere che esso sia giuridicamente vincolante, a meno che non sussistano motivi evidenti per ritenere il contrario, come

termini, ad essere determinanti per l'esistenza di diritti ed obblighi sono il contenuto degli impegni assunti mediante lo strumento in causa e le circostanze della sua conclusione⁷⁰

Prima di proseguire conviene precisare che l'analisi avrà ad oggetto i nove memoranda attualmente in vigore, poiché il testo del MoU per il Mar Rosso e il Golfo di Aden, concluso nell'aprile 2011, non è ancora accessibile pubblicamente e le informazioni relative a questo strumento sono attualmente scarse. Il testo dei MoUs è caratterizzato dall'uso di termini analoghi o addirittura identici, modellati sul memorandum di Parigi del 1982. Le autorità marittime dichiarano «[to] have reached the following understanding» (o «agreement» nel caso del Latin American MoU) ed enunciano una serie di «commitments» che intendono rispettare ed adempiere. Gli Stati sono qualificati a seconda dei casi come «member States» o «participating States»; in tutti i casi sono incluse clausole formali, tipiche degli accordi internazionali, come quelle relative all'entrata in vigore, alle condizioni e procedure di adesione ed accettazione, alla procedura di emendamento, alla facoltà di recesso ed alla lingua autentica⁷¹. Il Mediterranean MoU è l'unico a precisare che solo una delle versioni linguistiche dell'intesa, quella inglese, costituisce il testo ufficiale in caso di controversia⁷², ciò che lascia presupporre che, almeno teoricamente, un'eventuale controversia giuridica possa risultare dall'interpretazione o dall'applicazione dell'intesa.

Le circostanze di conclusione dei MoUs in vigore sono eterogenee, ma in ogni caso sono stati adottati al termine di negoziazioni condotte sul piano regionale. La loro adozione è avvenuta sulla spinta dell'OMI, che all'inizio degli anni '90 ha esortato gli Stati membri a concludere accordi regionali sul controllo dello Stato del porto analoghi a quello di Parigi nel 1982⁷³. Quasi tutti i memoranda sono stati

una chiara intenzione delle parti di concludere un accordo politico.

⁷⁰ GAUTIER Ph., *Les accords informels et la Convention de Vienne sur le droit des traités entre Etats*, in *Droit du pouvoir, pouvoir du droit: mélanges offerts à Jean Salmon*, Bruxelles, 2007, p. 452, secondo il quale dalla giurisprudenza della Corte internazionale di Giustizia «l'on peut en déduire l'existence d'une certaine présomption en faveur de la reconnaissance du caractère juridique de tout engagement suffisamment clair et précis, du moins lorsqu'il est formulé dans un contexte de négociations».

⁷¹ GAUTIER Ph., *Essai sur la définition des traités entre Etats*, Bruxelles, 1993, pp. 219-220; YANG H., *op. cit. supra* n. 62, p. 105.

⁷² Sez. 8.9 del Mediterranean MoU.

⁷³ IMO Doc. Resolution A.682(17), Adopted on 6 November 1991, *Regional Co-operation in the Control of Ships and Discharges*, par. 1.

adottati all'esito di una conferenza interministeriale. Solo il Latin American MoU è stato adottato mediante risoluzione di un'organizzazione regionale informale, l'*Operative Network for Regional Co-operation among Maritime Authorities of South America, Cuba, Mexico and Panama*⁷⁴. Il memorandum per il Mar Rosso e il Golfo di Aden è stato invece elaborato e adottato in seno all'Organizzazione regionale per la conservazione dell'ambiente del mar Rosso e del Golfo di Aden (PERSGA), istituita sulla base di un'omonima convenzione regionale.

Nel testo dei memoranda sono identificati con chiarezza e precisione i vari impegni assunti dalle Autorità marittime, le quali «will give effect» alle disposizioni del Memorandum, «will maintain an effective system of port State control», «will carry out inspections», «will consult, cooperate and exchange information», «will establish appropriate procedures». Certamente tali memoranda non pongono in essere nuovi obblighi sostanziali in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento marino, ma sarebbe errato ritenere che essi siano privi di effetti giuridici fra le parti⁷⁵. Come evidenziato da Michel Virally nel suo studio sulla distinzione fra testi internazionali dotati o privi di portata giuridica, in seno all'Istituto di diritto internazionale, la produzione di effetti giuridici consiste in una modifica dell'ordinamento giuridico od anche nella conferma di un obbligo o di una norma preesistenti e non si limita dunque alla creazione di nuovi obblighi giuridici⁷⁶. Gli effetti giuridici di un testo possono per esempio consistere nell'istituzione di un quadro di cooperazione giuridica destinato a regolare il comportamento futuro delle parti o nell'accettazione espressa di determinate norme nei rapporti *inter partes*⁷⁷. A nostro avviso, l'attenta lettura dei memoranda non consente di equiparare i richiamati «commitments» a mere dichiarazioni d'intenti, mediante le quali le autorità marittime abbiano solo inteso esprimere la propria posizione in merito allo svolgimento del controllo dello Stato del porto, senza effettuare alcuna promessa relativa alla propria

⁷⁴ La Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM) è un'organizzazione regionale informale che consente alle Autorità marittime interessate di interagire su diversi livelli di cooperazione (il sito ufficiale è www.rogram.net).

⁷⁵ Come osserva GAUTIER Ph., *op. cit. supra* n. 71, pp. 219-220 e p. 230, l'intenzione di vincolarsi giuridicamente consente di distinguere un vero e proprio trattato da un mero «gentlemen's agreement», ma l'assenza di effetti giuridici manifesti sull'ordinamento giuridico interno non implica necessariamente l'assenza di vincoli giuridici a carico dello Stato, sul piano internazionale, risultanti da un accordo concluso dalle amministrazioni dello stesso nelle rispettive aree di competenza interna.

⁷⁶ VIRALLY M., *op. cit. supra* n. 56, pp. 224-225.

⁷⁷ *Ibidem*, pp. 249-253.

futura condotta sul piano nazionale⁷⁸. Tali impegni, enunciati all'inizio del memorandum, appaiono inoltre sufficientemente precisi per poter rivestire natura giuridica, in quanto sono concretamente completati dalle disposizioni contenute negli allegati o in altre sezioni dell'accordo. D'altra parte, anche impegni di consultazione, cooperazione e scambio di informazioni possono costituire degli obblighi giuridici, come espressamente riconosciuto dalla Corte internazionale di giustizia⁷⁹.

Le informazioni consultabili nei siti web ufficiali dei memoranda possono costituire un ulteriore indice per valutare il comportamento successivo degli Stati partecipanti. In alcuni casi il memorandum è presentato mediante termini più prossimi al diritto dei trattati. I membri sono talora indicati come «State parties» (Indian Ocean MoU) e il memorandum come un «agreement» (Latin American MoU, Mediterranean MoU, Ridyah MoU). Il sito web del West and Central Africa MoU fa riferimento agli obblighi che le Amministrazioni marittime hanno deciso di accettare e il memorandum è definito come «the legal document under which countries of the region agreed to develop and implement a common mechanism for the respective port state control activities»; i rapporti annuali di questo MoU fanno espressamente riferimento agli obblighi assunti dagli Stati, in qualità di Stati di bandiera e del porto, mediante l'accettazione dell'intesa⁸⁰ ed il suo segretario generale ha evidenziato che esso costituisce ormai un «organe de coordination pour un régime coércitif d'inspection de l'Etat du Port»⁸¹; quale rimedio alla carenza di interesse degli Stati membri rispetto alle attività svolte, il comitato ha preconizzato una maggiore sensibilizzazione in merito all' «obligation [de] respect des engagements souscrits par l'Etat vis-à-vis de la communauté internationale»⁸². Anche le modalità di

⁷⁸ Osserva VIRALLY M., *ibidem*, p. 227 che «l'engagement peut être défini comme un acte par lequel on se lie» e, in via di principio, si oppone alla dichiarazione d'intenti, mediante la quale l'autore «se borne à exposer quels sont ses projets au moment où il s'exprime, mais il ne les accompagne d'aucune promesse de s'y tenir, de ne pas en changer à l'avenir».

⁷⁹ *Ibidem*, pp. 355-356. La Corte internazionale di giustizia ha espressamente riconosciuto il carattere autonomo degli obblighi procedurali rispetto agli obblighi sostanziali e la rilevanza degli obblighi procedurali di informazione, notificazione e negoziazione per l'utilizzazione e la protezione di risorse comuni agli Stati (*Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, arrêt, C.I.J. *Recueil* 2010, p. 39, par. 79 e p. 41, par. 81).

⁸⁰ Abuja MoU, *Annual Report 2011*, p. 7 e *Annual Report 2010*, p. 12; inoltre, il Presidente del MoU ha richiamato gli Stati al loro *dovere* di prevedere gli strumenti necessari alla realizzazione dei loro obiettivi comuni (*ibidem*, p. 6).

⁸¹ Abuja MoU, *Annual Report 2010*, p. 8.

⁸² *Rapport de la septième réunion du Comité du Memorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port (MoU d'Abuja)*, Abuja, Nigeria, 23-24 Février 2010, Annexe 7, Rapport du Comité.

accettazione di questo memorandum avvengono secondo modalità proprie, sembrerebbe, di uno strumento giuridicamente vincolante: la Repubblica del Gabon, per esempio, ha accettato il memorandum mediante una missiva inviata dal Ministro della marina commerciale e degli equipaggiamenti portuali “sans réserve et avec effet immédiat”⁸³; poiché le riserve costituiscono un istituto tipico del diritto dei trattati, una simile accettazione non sembra riferibile ad uno strumento giuridicamente non vincolante.

Un ostacolo al riconoscimento del carattere giuridicamente vincolante dei MoUs risulta, secondo parte della dottrina, dalla qualità dei soggetti signatari, in quanto i rappresentanti delle Autorità marittime nazionali non rientrerebbero nelle ipotesi previste dall'art. 7 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati del 1969 e non sarebbero quindi competenti per manifestare il consenso dello Stato sul piano internazionale⁸⁴. Anche questo argomento non pare però decisivo per negare il valore giuridicamente vincolante di tali intese. La violazione delle formalità costituzionali richieste per la conclusione degli accordi internazionali, così come l'assenza di ratifica, non costituiscono elementi suscettibili di privare un accordo della sua portata obbligatoria, ma semmai un motivo di nullità ai sensi dell'art. 46 della Convenzione di Vienna.

In via preliminare si rileverà che il riferimento alle “Autorità marittime” nasconde una gamma eterogenea di soggetti: il West and Central Africa MoU è stato sottoscritto da ministri, vice-ministri o funzionari di diverso grado appartenenti a molteplici ministeri tecnici (Ministero dell'ambiente e/o dei trasporti e/o della marina mercantile), un capitano portuale, membri del personale diplomatico e un funzionario di un'agenzia nazionale per la sicurezza marittima; il Caribbean MoU è stato firmato da esponenti delle Autorità portuali, un capitano portuale, funzionari appartenenti a vari ministeri tecnici e finanche da un direttore degli affari marittimi dipendente dal Ministero degli esteri. Nel testo degli altri MoUs è fatto solo riferimento alle Autorità marittime e ai loro Stati di appartenenza, ma gli esatti contatti delle amministrazioni sono comunque accessibili nei siti web e confermano l'eterogeneità di cui sopra.

⁸³ *Lettre d'acceptation du Gabon, ibidem*, Annexe 5A.

⁸⁴ In tal senso cfr. KASOULIDES G. C., *op. cit. supra* n. 57, p. 447; MOLENAAR E. J., *Coastal State Jurisdiction over Vessel Source Pollution*, The Hague, 1998, p. 125; VAN DER MENSBRUGGHE Y., *Les navires inférieures aux normes: le Mémorandum d'entente de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port*, in LEBULLANGER J., LE MORVAN D. (sous la dir.), *La Communauté européenne et la mer*, Paris, 2004, pp. 472-473.

Peraltro, la terminologia impiegata nei siti web ufficiali differisce spesso da quella del testo dell'accordo e dà adito a confusione: è talora affermato che l'intesa è stata sottoscritta da Stati costieri (West and Central Africa MoU), da Stati marittimi (Black Sea MoU), da rappresentanti degli Stati (Mediterranean MoU) o da Stati *tout court* (Caribbean MoU), senza fare riferimento alle Autorità marittime nazionali.

Ciò premesso, tanto sul piano dei soggetti signatari che dell'oggetto, i MoUs sul controllo dello Stato del porto sono ricollegabili alla categoria dei c.d. accordi internazionali amministrativi⁸⁵; lo stesso Paris MoU è definito, nel suo sito web, come un «administrative agreement between twenty-seven Maritime Authorities». Gli accordi amministrativi internazionali, o «accords infra-étatiques»⁸⁶, sono conclusi fra autorità amministrative nazionali diverse dal Ministero degli esteri, nei rispettivi settori di competenza e senza l'intervento diretto dell'autorità costituzionalmente competente per concludere un trattato internazionale⁸⁷. L'accordo in tal caso è dichiarato concluso fra i ministeri o le amministrazioni interessati e non fra i governi, rappresentati da ministri o funzionari debitamente abilitati⁸⁸.

Un tratto distintivo delle relazioni internazionali contemporanee consiste proprio nel progressivo ampliamento della categoria di soggetti abilitati a rappresentare lo Stato sul piano internazionale. Nel caso sulle *Attività armate nel territorio del Congo*, la Corte internazionale di giustizia ha espressamente riconosciuto che la lista dei soggetti suscettibili di rappresentare lo Stato non è più circoscritta a quella di cui all'art. 7 della Convenzione di Vienna del 1969 e ha riconosciuto che anche i titolari di ministeri tecnici, nonché determinati funzionari, possono manifestare il consenso dello Stato nei rispettivi ambiti di competenza⁸⁹.

⁸⁵ FRANK V., *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level*, Leiden/Boston, 2007, p. 213; KÖNIG D., *Port State Control...*, *op. cit. supra* n. 57, p. 39; KLABBERS J., *The Concept of Treaty...*, *op. cit. supra* n. 56, p. 22.

⁸⁶ BURDEAU G., *Les accords conclus entre autorités administratives ou organismes publics de pays différents*, in *Mélanges offertes à Paul Reuter. Le droit international: unité et diversité*, Paris, 1981, p. 105: sono tali gli accordi conclusi fra autorità amministrative o persone morali di diritto pubblico di Paesi diversi.

⁸⁷ Voce *Accord (ou arrangement administratif)*, in SALMON J. (sous la dir.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, 2001, p. 9: «A. Accord conclu entre des autorités administratives relevant d'Etats distincts. B. Dans un sens plus précis, accord conclu sans l'intervention directe de l'autorité constitutionnellement investie du pouvoir de conclure les traités, en exécution des dispositions d'un traité de base».

⁸⁸ BURDEAU G., *op. cit. supra* n. 86, p. 108.

⁸⁹ *Activités armées sur le territoire du Congo (nouvelle requête:2002) (République démocratique du Congo c. Rwanda)*, compétence et recevabilité, arrêt, C.I.J. *Recueil* 2006, p. 25, par. 47: con riferimento ad una dichiarazione resa dal Ministro della Giustizia rwandese, la Corte rileva che «il est

Tale soluzione è inoltre conforme alla norma consuetudinaria di unitarietà giuridica dello Stato, codificata all'art. 4 del progetto di articoli sulla responsabilità dello Stato, elaborato dalla Commissione di diritto internazionale⁹⁰. La condotta imputabile ad un qualsiasi organo statale, indipendentemente dalla funzione svolta, dal livello occupato nell'ordinamento interno e dalla sua natura individuale o collettiva, deve considerarsi come un atto dello Stato suscettibile di determinarne la responsabilità internazionale. La Commissione di diritto internazionale ha evidenziato l'accezione ampia della nozione di «organo statale», la quale non è circoscritta ai soli organi del governo centrale, agli ufficiali superiori e ai responsabili delle relazioni esterne dello Stato e può estendersi anche a dipartimenti, commissioni o altri organi incaricati di esercitare la pubblica autorità⁹¹. Da un punto di vista pratico, l'intervento di soggetti appartenenti a ministeri diversi dal Ministero degli affari esteri, è spesso da ricollegare al carattere tecnico delle problematiche affrontate. Da questo punto di vista è pienamente comprensibile che siano funzionari statali operativi nel settore della navigazione e della tutela dell'ambiente marino ad assumere impegni rispetto ad una materia altamente tecnica come quella del controllo dello Stato del porto. Non è quindi da escludere che anche degli accordi puramente amministrativi possano vincolare lo Stato sul piano internazionale⁹². La circostanza per cui i MoUs sul

de plus en plus fréquent, dans les relations internationales modernes, que d'autres personnes représentant un Etat dans des domaines déterminés soient autorisées par cet Etat à engager celui-ci, par leurs déclarations, dans les matières relevant de leur compétence. Il peut en être ainsi des titulaires de portefeuilles ministériels techniques exerçant, dans les relations extérieures, des pouvoirs dans leur domaine de compétence, voire même de certains fonctionnaires». In tal senso cfr. anche SALMON J., *Representatives of States in International Relations*, in WOLFRUM R. (ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, 2008-, edizione online consultabile nel sito www.mpepil.com. par. 20; KAMTO M., *La volonté de l'Etat en droit international*, in *Recueil des cours*, t. 310, 2004, pp. 77-78; REUTER P., *Introduction au droit des traités*, 1995, p. 36 (secondo il quale le parti ad un accordo internazionale possono essere i servizi dello Stato o perfino persone giuridiche di diritto pubblico, quali i comuni, le agenzie, gli stabilimenti pubblici, ma occorre valutare se essi impegnino lo Stato e, in caso di risposta negativa, se l'accordo costituisca ciononostante un accordo internazionale particolare simile ai trattati in senso stretto); BURDEAU, *op. cit. supra* n. 86, pp. 116-117. *Contra* KOVACS, *1969 Vienna Convention. Article 7. Full Powers*, in CORTEN O., KLEIN P. (eds), *The Vienna Conventions on the Law of Treaties. A Commentary*, vol. I., Oxford, 2011, p. 222: l'a. sostiene che gli accordi amministrativi hanno un'apparenza negoziale, ma sono di fatto privi di natura giuridica in quanto conclusi da soggetti senza pieni poteri, spesso all'esito di incontri internazionali di livello ministeriale.

⁹⁰ *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with commentaries 2001*, in *Yearbook of the International Law Commission*, 2001, vol. II, Part. Two, art. 4. La natura consuetudinaria di questa norma è stata riconosciuta dalla Corte internazionale di giustizia nel caso *Différend relatif à l'immunité de juridiction d'un rapporteur spécial de la Commission des droits de l'homme*, avis consultatif, C.I.J. *Recueil* 1999, par. 62.

⁹¹ *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with commentaries 2001*, *cit. supra*, pp. 85-86, par. 6 e p. 91, par. 12.

⁹² Come indicato da Sir Lauterpacht nel corso della codificazione del diritto internazionale dei

controllo dello Stato del porto siano conclusi fra Autorità marittime nazionali non sembra ostare al riconoscimento della natura di accordi internazionali degli stessi, nella misura in cui tali intese sono concluse nei rispettivi settori di competenza sul piano nazionale e indicano con sufficiente chiarezza e precisione gli impegni cui esse danno luogo. Anche il fatto che le Autorità marittime siano talora espressamente definite come le «amministrazioni marittime nazionali incaricate dell'implementazione dell'intesa»⁹³ contribuisce a supportare la tesi secondo cui, se la concreta applicazione dell'accordo coinvolge l'amministrazione marittima nazionale competente, sono gli Stati rappresentati dalle rispettive Autorità marittime ad assumere gli impegni indicati. A tale proposito è interessante citare un episodio di successione fra Stati verificatosi nell'ambito del Caribbean MoU successivamente alla dissoluzione delle Antille olandesi il 10 ottobre 2010 e alla conseguente nascita degli Stati di Curaçao e Sint Maarten; Curaçao ha infatti assunto tutte le preesistenti responsabilità che incombevano sullo Stato dissolto nell'ambito del memorandum, in qualità tanto di Stato di bandiera che Stato di approdo, attraverso la propria Autorità marittima⁹⁴.

Sulla base di quanto finora reso pubblico sembra che il memorandum per il Mar Rosso e il Golfo di Aden rivesta sicuramente natura di accordo internazionale. Nel sito web della PERSGA, in seno alla quale è stato elaborato ed adottato, sono effettivamente fornite alcune precisazioni di rilievo in merito ai soggetti signatari e alle procedure nazionali cui è subordinata la firma dell'intesa da parte di alcuni Stati. In occasione della sua adozione il memorandum è stato sottoscritto dai rappresentanti della Giordania, del Sudan e dell'Egitto, dotati della necessaria autorizzazione governativa, mentre la firma dei rappresentanti degli altri Stati è rimasta pendente in attesa della preliminare adozione di misure legislative sul piano interno⁹⁵. Il

trattati, «[t]here is no warrant for the suggestion that instruments of that nature do not on account of either the large measure of discretion inherent in their application or of their purely administrative character, exhibit the essential characteristics of an international treaty» (*Annuaire de la Commission du droit international*, 1954, vol. II, p. 125, par. 9). In tal senso cfr. anche BURDEAU G., *op. cit. supra* n. 86, p. 109 e p. 113, la quale ritiene che, a seconda del loro oggetto e delle circostanze della loro conclusione, gli accordi amministrativi possono costituire sia dei veri e propri accordi interstatali, sia dei meri contratti non regolati dal diritto internazionale pubblico; rientrerebbero in questa seconda categoria in particolare gli accordi conclusi su spontanea iniziativa delle parti, senza supporto in un trattato bilaterale preesistente.

⁹³ V. Preambolo dei West and Central African MoU, Indian Ocean MoU e Mediterranean MoU.

⁹⁴ Caribbean MoU, Report 2010, p. 6; *Dutch Antilles dissolves as two new countries created*, consultabile nel sito www.reuters.com/article/2010/10/10/us-caribbean-islands-id.

⁹⁵ Informazioni consultabili nel sito dell'Organizzazione, www.persga.org (ultimo accesso il

memorandum è stato sottoscritto anche dal Ministro dell'habitat, dell'urbanistica e dell'ambiente della Repubblica di Gibuti, in occasione della sua visita in Arabia Saudita dal 2 al 6 aprile 2012; la firma è avvenuta presso la sede del Segretariato generale della PERSGA a Jeddah, in presenza dell'Ambasciatore straordinario e plenipotenziario di Gibuti a Riyadh⁹⁶. Le circostanze per cui il Ministro dell'habitat, dell'urbanistica e dell'ambiente fosse in visita ufficiale in Arabia Saudita e che la sottoscrizione sia avvenuta in presenza di un capo della missione diplomatica di Gibuti⁹⁷ consentono di considerare il primo come un rappresentante dello Stato, capace di vincolare quest'ultimo sul piano internazionale ai sensi dell'art. 7, par. 1, lett. b), della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati del 1969. L'analisi del testo dell'accordo, non ancora pubblicamente accessibile, consentirà di addurre elementi ulteriori alla riflessione, ma le informazioni attualmente disponibili inducono senz'altro a ritenere che si sia in presenza di un vero e proprio accordo internazionale sottoposto al diritto dei trattati.

4. Il memorandum di Parigi sul controllo dello Stato del porto del 1982

L'origine del Memorandum di Parigi sul controllo dello Stato del porto del 1982 può essere rintracciata in una proposta di direttiva presentata dalla Commissione europea nel 1980 al fine di estendere il campo di applicazione del Hague MoU al Mare del Nord, rafforzare le procedure di controllo ed includere gli strumenti relativi alla prevenzione dell'inquinamento marino fra quelli applicabili⁹⁸. Preferendo agire al di fuori del contesto comunitario, i ministri responsabili della sicurezza marittima di tredici Stati membri ed i rappresentanti della Commissione

20.03.2012).

⁹⁶ Communiqué, *Signature d'un memorandum d'entente sur le contrôle des navires*, consultabile nel sito www.djibdiplomatie.dj.

⁹⁷ V. *Convention de Vienne sur les relations diplomatiques*, Vienne, 18 avril 1961, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 500, p. 95, art. 14. L'ambasciatore straordinario e plenipotenziario è infatti un capo di missione diplomatica di primo rango (SALMON J., *Manuel de droit diplomatique*, Bruxelles, 1994, p. 55).

⁹⁸ Cfr. *Proposta di Direttiva del Consiglio relativa all'applicazione, per quanto riguarda le navi che utilizzano i porti della comunità, di norme internazionali per la sicurezza dei trasporti marittimi e la prevenzione dell'inquinamento*, COM/80/36 def., in *G.U.C.E.* C 192 del 30.7.1980, pp. 8-15. La proposta intendeva stabilire procedure uniformi di applicazione delle norme e regole internazionali nei confronti di tutte le navi inferiori agli standard presenti nelle acque comunitarie, prevedendo obblighi di ispezione e fermo a carico degli Stati membri e esortando questi ultimi a ratificare le pertinenti convenzioni internazionali. Per un commento della proposta della Commissione cfr. KASOULIDES G. C., *op. cit. supra* n. 2, pp. 145-149 e DOUAY C., *op. cit. supra* n. 5, pp. 62-63.

europea, dell'OMI e dell'OIL si riunivano a Parigi nel dicembre 1980 e al termine del loro incontro riconoscevano l'esigenza di porre in essere un sistema coordinato di *Port State Control*. All'esito di una seconda conferenza interministeriale, tenutasi a Parigi nel gennaio 1982, veniva adottato il Memorandum di Parigi sul controllo dello Stato del porto, inizialmente sottoscritto da quattordici Autorità marittime ed entrato in vigore il 1° luglio 1982, in sostituzione del precedente Memorandum dell'Aia del 1976⁹⁹.

Il campo di applicazione geografico del Paris MoU comprende le acque costiere degli Stati europei e dell'Atlantico settentrionale, dal Nord America fino alla costa occidentale del Canada. Le Autorità marittime partecipanti sono attualmente ventisette e appartengono agli Stati membri dell'Unione europea, fatta eccezione per cinque Stati membri privi di litorale marittimo e di strutture portuali (Austria, Lussemburgo, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria), oltre al Canada, alla Croazia, alla Federazione russa e all'Islanda. L'OMI, l'OIL, la Guardia Costiera degli Stati Uniti e i MoUs per i Caraibi, il Mediterraneo, il Mar Nero, l'Africa centro-occidentale e il Mare del Golfo godono della qualifica di osservatori o di membri cooperanti. Diversamente dalle condizioni da rispettare per diventare membri a pieno titolo, indicate nel testo stesso dell'accordo, i criteri per ottenere lo status di cooperante o osservatore sono stati definiti dal Comitato solo nel 1999¹⁰⁰. Alcune Autorità marittime partecipano anche ad altri analoghi sistemi regionali, ma nei loro

⁹⁹ Per un commento del Memorandum sul controllo dello Stato del porto di Parigi del 1982 cfr. BANG H.-S., *op. cit. supra* n. 2, pp. 731-736; BOISSON Ph., *op. cit. supra* n. 10, pp. 562-570; CHRISTODOULOU-VAROTSI I., *op. cit. supra* n. 4, pp. 713-715; KASOULIDES G. C., *op. cit. supra* n. 2, pp. 149-182; KASOULIDES G. C., *Paris Memorandum of Understanding: A Regional Regime of Enforcement*, in *Int. Journ. Est. Coast. Law*, 1990, pp. 180-192; KIEHNE G., *Investigation, Detention and Release of Ships under the Paris MOU on Port State Control: a View from Practice*, in *Int. Journ. Mar. Coast. Law*, 1996, pp. 217-224; LOWE A. V., *A move against substandard shipping*, in *Mar. Pol.*, 1982, pp. 326-330; MOLENAAR E. J., *op. cit. supra* n. 17, pp. 244-257; MOUSSU-ODIER F., *op. cit. supra* n. 57, pp. 127-131; ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 4, pp. 121-177 e, della stessa a., *op. cit. supra* n. 24, pp. 222-236; PAYOYO P. B., *Implementation of International Conventions Through Port State Control: an Assessment*, in *Mar. Pol.*, 1994, pp. 379-392; PAYOYO P. B., *op. cit. supra* n. 4, capitolo 4; POLLASTRINI R., *Il controllo dello Stato di approdo: un utile strumento. Breve analisi dei principali aspetti giuridici*, *Dir. mar.*, 2009, pp. 903-905; SCHIFERLI R. W. J., *op. cit. supra* n. 13, pp. 202-217; SIMONE P., *op. cit. supra* n. 8, pp. 189-194; VAN DER MENSBRUGGHE Y., *op. cit. supra* n. 84, pp. 463-474; VIGNES D., *op. cit. supra* n. 49, pp. 137-141.

¹⁰⁰ I criteri qualitativi per l'adesione in qualità di «membro» sono indicati nell'Allegato 5. Gli accordi regionali che intendono ottenere lo status di osservatori devono dimostrare che le rispettive Autorità marittime hanno una reputazione accettabile in quanto Stati di bandiera e che gli impegni e scopi perseguiti sono analoghi a quelli del Paris MoU (Paris MoU, *Annual Report 2003*, p. 13; ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 4, p. 123).

confronti prevalgono comunque le regole previste nel Memorandum di Parigi¹⁰¹. Lo stesso Paris MoU gode dello status di osservatore nell'ambito degli altri sistemi regionali, fatta eccezione per quelli dell'Oceano indiano, dell'Africa centro-occidentale e dell'America latina, e dal 2006 anche in seno al sotto-comitato FSI dell'OMI.

L'organo esecutivo del memorandum è costituito dal Comitato sul controllo dello Stato del porto, composto da un rappresentante di ogni autorità marittima nazionale e della Commissione europea. Il Comitato, che in via di principio si riunisce annualmente, promuove l'armonizzazione delle procedure e prassi in seno all'intesa, elabora e riesamina le procedure di ispezione e scambio di informazioni e svolge alcune funzioni amministrative¹⁰². Il Paris MoU si distingue per la presenza di alcune formazioni interne, subordinate al Comitato, che rendono la sua struttura più complessa di quella degli altri sistemi regionali. Nella metà degli anni'90 il Comitato ha infatti deciso di rivedere la propria organizzazione e di istituire una commissione consultiva (*MoU Advisory Board*), composta da due Stati membri dell'Unione europea, da due Stati terzi e dalla Commissione europea, incaricata di facilitare il suo lavoro nelle materie che implicano valutazioni politiche e di guidare il Segretariato¹⁰³; si tratta dunque di una commissione permanente a cui fare riferimento nei periodi intercorrenti le riunioni annuali del Comitato. Esistono inoltre altri gruppi di lavoro competenti in merito a precipue questioni tecniche.

Il Segretariato ha sede all'Aia presso il Ministero dei trasporti, dei lavori pubblici e della gestione idrica dei Paesi Bassi ed è gestito dagli Stati membri e dalla commissione consultiva; essendo responsabile dell'implementazione del memorandum e dello scambio di informazioni, organizza incontri internazionali, programmi di formazione per gli ispettori, serve da punto di contatto principale per gli Stati membri e i terzi e pubblica annualmente sul sito web un rapporto relativo all'applicazione del MoU, corredato da pertinenti statistiche.

Un sistema informatizzato di scambio delle informazioni consente a tutti gli Stati nella regione di consultare i dati relativi alle ispezioni e di inserire nuovi

¹⁰¹ Il Canada e la Federazione russa sono membri del Tokyo MoU; la Federazione russa, la Bulgaria e la Romania sono membri del Black Sea MoU; Malta e Cipro sono membri del Mediterranean MoU.

¹⁰² Sezioni da 7.1 e 7.2 e 7.3 del Paris MoU.

¹⁰³ Paris MoU, *Annual Report 1996*, p. 9.

rapporti. A partire dal 1° gennaio 2011 è in vigore il nuovo *Hybrid European Targeting and Information System* (THETIS), sostituitosi al precedente sistema SIRENaC, che era localizzato a St. Malo, in Francia e in parte utilizzava il sistema computerizzato del Centro amministrativo per gli affari marittimi francese. Il nuovo sistema informativo, condiviso con l'Unione europea e gestito dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, consente di individuare le navi da ispezionare in via prioritaria e di registrare i risultati delle ispezioni, rendendoli così accessibili a tutte le autorità portuali; è inoltre collegato al sistema *SafeSeaNet* (SSN) della Comunità, che fornisce informazioni sulle navi approdate o in arrivo nei porti degli Stati membri, oltre che con altre banche dati relative alla sicurezza marittima, come quelle nazionali o degli organismi di classifica¹⁰⁴. Una delle conseguenze concrete dell'entrata in vigore del sistema THETIS è stata quella di porre gli yacht ad uso commerciale, tradizionalmente beneficiari di una maggiore tolleranza degli Stati di bandiera e degli organismi di classifica rispetto a modeste violazioni dei requisiti internazionali, all'attenzione del *Port State Control*¹⁰⁵; gli yacht che non sono già stati sottoposti a controllo nella regione del Paris MoU saranno infatti automaticamente classificati come aventi priorità principale e come tali soggetti ad ispezione estesa una volta approdati.

Al pari degli altri MoUs, anche quello di Parigi non prevede nuovi obblighi sostanziali relativi alla tutela dell'ambiente marino o alla sicurezza della navigazione, ma intende porre in essere un sistema avanzato ed armonizzato di controlli in porto, rafforzare la cooperazione e lo scambio di informazioni. Lo Stato di bandiera resta il soggetto responsabile in via principale dell'effettiva applicazione degli standard internazionali, ma l'adesione al memorandum comporta l'assunzione di precisi impegni («commitments»), segnatamente l'applicazione delle disposizioni del memorandum e dei suoi allegati, l'istituzione di un sistema efficace di controllo nei confronti delle navi straniere mercantili, la consultazione, cooperazione e lo scambio di informazioni con le altre Autorità marittime, la previsione di una procedura appropriata di servizio di pilotaggio e lo svolgimento di ispezioni secondo le

¹⁰⁴ Il sito web ufficiale del sistema THETIS è <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis>.

¹⁰⁵ Come evidenziato da alcuni fermi disposti recentemente nel porto di Genova (sul punto cfr. ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 24, p. 313. Vedi anche *The new Port State Control Regime started on Yachts already*, consultabile nel sito www.yachtandcrew.com).

modalità e i criteri indicati¹⁰⁶. Il controllo dello Stato di approdo resta ad ogni modo un meccanismo complementare, come evidenziato dal dovere di evitare ritardi o detenzioni ingiustificati, pena l'obbligo di risarcire la nave per le perdite e i danni subiti¹⁰⁷.

Nella lista degli strumenti applicabili figurano le tradizionali convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino, ovvero la Convenzione internazionale sulle linee di carico del 1966 e il relativo Protocollo del 1988, la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 e i relativi Protocolli del 1978 e 1988, la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi del 1973/78, la Convenzione internazionale su standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi del 1978, la Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972, la Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969, la Convenzione sulla marina mercantile (norme minime) del 1976 e il relativo Protocollo del 1996¹⁰⁸. Sono inoltre incluse anche la Convenzione sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1969, la Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi anti-vegetativi nocivi sulle navi del 2001 e la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni causati dall'inquinamento derivante dal combustibile delle navi del 2001, applicabili solo in seno a pochi altri memoranda regionali. Ogni Autorità marittima applica solo gli strumenti in vigore ratificati dallo Stato di appartenenza, senza accordare un trattamento di favore alle navi battenti bandiera di Stati terzi¹⁰⁹. Rispetto alle navi che, in ragione della loro stazza, sono escluse dall'ambito di applicazione di un dato strumento, l'ispettore deve assicurarsi che nel suo complesso la nave presenti uno standard accettabile per la sicurezza, la salute e l'ambiente, tenendo conto di alcuni fattori e del proprio giudizio professionale¹¹⁰.

A partire dalla sua conclusione nel 1982 il Paris MoU è stato emendato a

¹⁰⁶ Sez. 1 del Paris MoU.

¹⁰⁷ Sez. 3.13 del Paris MoU. In tal caso, peraltro, è stabilita un'inversione dell'onere della prova a carico del proprietario o dell'operatore della nave in ordine al carattere indebito della detenzione o del ritardo.

¹⁰⁸ Sez. 2.1 del Paris MoU. Con riferimento alla Convenzione n. 147 sulla marina mercantile (requisiti minimi) ed al relativo Protocollo del 1996 l'ispettore deve attenersi alle specifiche procedure previste nell'allegato 2.

¹⁰⁹ Sezioni 2.3-2.4 e sez. 1 dell'Allegato 1 del Paris MoU.

¹¹⁰ Sez. 2 dell'Allegato 1 del Paris MoU.

molteplici riprese e la versione attualmente in vigore consta di nove sezioni e dodici allegati. Qualsiasi Autorità partecipante può proporre emendamenti al Memorandum secondo la procedura indicata nella sezione 8 dello stesso. Fra le modifiche più significative si ricorderanno quelle relative alle imbarcazioni ad alta velocità e quelle conseguenti all'adozione sul piano comunitario del c.d. Pacchetto Erika I nel 2002¹¹¹, oltre naturalmente all'approvazione del nuovo regime ispettivo in vigore dal 1° gennaio 2011 (cfr. *infra*)¹¹².

Gli ufficiali incaricati del controllo sono individui qualificati, specializzati, debitamente autorizzati e identificati dall'autorità marittima dello Stato di appartenenza¹¹³. Oltre agli specifici criteri minimi indicati nell'Allegato 6 del Paris MoU, gli ispettori si attengono anche ai requisiti di integrità, professionalità e trasparenza previsti nel *Code of Good Practice* adottato nel quadro del memorandum, analogo a quello adottato in seno all'OMI. L'addestramento e l'aggiornamento degli ispettori sono garantiti mediante seminari periodici di approfondimento relativi a questioni di attualità, programmi relativi alla sicurezza, all'ambiente e alle condizioni sociali e programmi di specializzazione¹¹⁴. In tale settore è inoltre forte la collaborazione fra il Paris MoU e l'Agenzia europea per la sicurezza marittima¹¹⁵.

Uno dei tratti distintivi del Paris MoU è costituito dalla disciplina applicabile alle ispezioni. Nel maggio 2010 è stato infatti formalmente adottato un nuovo regime ispettivo (*New Inspection Regime - NIR*) che segna un cambiamento radicale nelle modalità di espletamento del controllo¹¹⁶. In primo luogo è realizzato il duplice obiettivo di aumentare il numero totale di ispezioni delle navi in scalo e di ripartire equamente l'impegno regionale di controllo fra gli Stati membri in base al numero di

¹¹¹ ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 4, p. 124.

¹¹² Paris MoU, *Annual Report 2010*, p. 8.

¹¹³ Sez. 3.3 del Paris MoU.

¹¹⁴ Questi programmi, rivolti ad ufficiali di comprovata esperienza, sono assicurati da soggetti qualificati appartenenti alle amministrazioni marittime nazionali, alle organizzazioni internazionali e all'industria marittima (Paris MoU, *Annual report 2010*, p. 10).

¹¹⁵ Paris MoU, *Annual Report 2010*, p. 11.

¹¹⁶ Il passaggio ad «un controllo basato sul rischio affinché soltanto le imbarcazioni che presentano una serie di mancanze siano realmente fermate» è stato appoggiato anche dal Parlamento europeo (P7_TA(2010)0128, *Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 Risoluzione del Parlamento europeo del 5 maggio 2010 sugli obiettivi strategici e le raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 (2009/2095(INI))*, in *G.U.U.E.* C 81E del 15.3.2011, pp. 10–16, par. 41).

navi approdate nei rispettivi porti¹¹⁷. In secondo luogo, la selezione delle imbarcazioni non avviene più sulla base dei c.d. parametri di identificazione (*target factors*), bensì in funzione del rispettivo profilo di rischio (*Ship Risk Profile*) calcolato sulla base di criteri storici e generici, quali il tipo di imbarcazione, la sua anzianità, il livello di performance dello Stato di bandiera, dell'organismo di classifica, il numero di carenze riscontrate e di detenzioni subite nel corso dei precedenti controlli; il profilo di rischio può essere elevato, basso o standard e determina la portata, la frequenza ed il livello di priorità delle ispezioni¹¹⁸. Le navi con profilo di rischio basso o medio sono sottoposte ad un'ispezione iniziale, consistente in una visita a bordo intesa a verificare che siano presenti i certificati e documenti indicati nell'Allegato 10, che il suo stato complessivo sia conforme alle norme e regole internazionali generalmente accettate e siano state corrette le carenze precedenti¹¹⁹. All'ispezione iniziale può seguire un'ispezione più dettagliata qualora sussistano fondati motivi per ritenere che la condizione della nave, il suo equipaggiamento o il suo organico non sono sostanzialmente conformi ai requisiti internazionali applicabili¹²⁰. Infine, le ispezioni estese, obbligatorie in caso di alto rischio e in alcune ipotesi di rischio basso o medio, consentono di verificare la condizione generale della nave, comprese le condizioni di vita e di lavoro degli individui, in alcuni specifici settori considerati a rischio¹²¹. Alle ispezioni periodiche

¹¹⁷ V. allegato 11 del Paris MoU: ciascuno Stato membro deve ispezionare tutte le navi dirette in uno dei suoi porti e luoghi per l'ormeggio aventi priorità I ed effettuare un numero totale di ispezioni pari almeno al suo impegno ispettivo annuale; l'impegno ispettivo annuale di ciascuna Autorità marittima corrisponde a sua volta ad una quota dell'impegno regionale annuale nell'ambito dell'intera regione del Paris MoU.

¹¹⁸ Sez. 3.2 e Allegati 7 e 8 del Paris MoU. Un ricalcolo del profilo di rischio è effettuato su base regolare dopo ciascuna ispezione, in caso di diversa valutazione del rendimento degli organismi di classifica e degli Stati di bandiera, nonché per tenere conto di alcuni parametri dinamici, come l'età della nave. Il memorandum distingue fra navi con priorità I (sottoposte ad ispezione obbligatoria) e navi con priorità II (solo eventualmente sottoposte ad ispezione). La prima categoria comprende le navi ad alto rischio non ispezionate nei 6 mesi precedenti (ispezione periodica), le navi a rischio medio non ispezionate negli ultimi 12 mesi (ispezione periodica) e le navi non ispezionate negli ultimi 36 mesi (ispezione periodica), nonché le ipotesi in cui sia presente un fattore prioritario (ispezione aggiuntiva). La seconda categoria comprende invece le navi a basso rischio non ispezionate negli ultimi 24 mesi (ispezione periodica), le navi a rischio medio non ispezionate negli ultimi 10 mesi (ispezione periodica), le ipotesi in cui sia previsto un fattore imprevisto (ispezione aggiuntiva) e le navi ad alto rischio non ispezionate negli ultimi 5 mesi (ispezione periodica).

¹¹⁹ Sez. 2 dell'Allegato 9 del Paris MoU.

¹²⁰ Alcuni esempi di fondati motivi sono forniti dal Memorandum stesso, ma in via di principio compete all'ispettore valutarne l'esistenza sulla base del proprio giudizio professionale (sez. 6 e sez. 3 dell'Allegato 9 del Paris MoU).

¹²¹ Sezioni 7-9 dell'Allegato 9 del Paris MoU.

si aggiungono le ispezioni aggiuntive, determinate da fattori impreveduti o prioritari¹²², che possono invece essere effettuate su qualsiasi nave, indipendentemente dal profilo di rischio; le ispezioni aggiuntive sono sempre più dettagliate ed eventualmente estese, ma mai iniziali.

Le navi battenti bandiera di Stati terzi allo strumento applicabile nella specie non godono di alcun trattamento di favore e sono sottoposte ad ispezioni più dettagliate o estese¹²³. L'ispettore si assicura in ogni caso che le condizioni della nave, del suo equipaggiamento, i certificati dell'equipaggio e i requisiti minimi sulla composizione dell'equipaggio dello Stato di bandiera siano compatibili con gli scopi della convenzione applicabile; per quanto riguarda le navi di dimensioni inferiori a quelle richieste dalla convenzione applicabile, l'ispettore si assicura che esse siano conformi a standard accettabili per la sicurezza, la salute e l'ambiente, tenendo conto di eventuali certificati o documenti rilasciati dallo Stato di bandiera e della propria impressione generale al fine di decidere se sottoporre la nave ad un'ispezione dettagliata¹²⁴.

Le violazioni operative sono disciplinate in via autonoma. Su richiesta di un'altra Autorità, l'Autorità marittima competente fa tutto il possibile per acquisire le prove relative alle presunte violazioni dei requisiti operativi previsti dalla Regola 10 della Convenzione COLREG e della Convenzione MARPOL. Qualora le infrazioni contestate implicino lo scarico in mare di sostanze nocive, la nave sospettata è sottoposta ad ispezione al fine di ottenere informazioni al riguardo ed eventualmente prelevare un campione del composto inquinante¹²⁵.

Al termine dell'ispezione è compilato un rapporto, recante nota delle carenze riscontrate e dei provvedimenti correttivi da adottare, una cui copia deve essere rilasciata al comandante della nave¹²⁶. Le misure conseguenti all'ispezione sono

¹²² Rientrano nel primo caso le navi che trasportano certificati rilasciati da una società di classificazione il cui riconoscimento è stato revocato dallo Stato in data posteriore all'ultima ispezione della nave nella regione del Paris MoU; le navi oggetto di segnalazione per problemi relativi al carico trasportato; le navi condotte in modo pericoloso; le navi che non adempiono i propri obblighi di notifica (www.parismou.org/Inspection_efforts/Inspections/Ship_risk_profile/Unexpected_factors). Sono considerati fattori prioritari, per esempio: la collisione, l'incagliamento o arenamento anteriori all'ingresso nel porto, la violazione delle norme sugli scarichi di sostanze nocive, l'assenza della nave nella banca dati, le manovre errate o insicure (www.parismou.org/Inspection_efforts/Inspections/Ship_risk_profile/Overriding_factors).

¹²³ Sez. 2.4 e sez. 1 dell'Allegato 1 del Paris MoU.

¹²⁴ Sez. 2 dell'Allegato 1 del Paris MoU.

¹²⁵ Sez. 6 del Paris MoU.

¹²⁶ Sez. 3.10 del Paris MoU.

eterogenee: la nave può essere autorizzata a recarsi in un altro porto, a condizione che ciò non costituisca un rischio irragionevole per la sicurezza, la salute o l'ambiente, mentre se le carenze sono chiaramente pericolose per la sicurezza, la salute o l'ambiente, devono essere rimosse prima della partenza, ciò che implica il fermo della nave e/o il divieto di continuare le operazioni¹²⁷; se le deficienze aventi giustificato la detenzione non possano essere corrette nel porto dell'ispezione, la nave è autorizzata a dirigersi nel più vicino cantiere di riparazione disponibile¹²⁸. In circostanze eccezionali, vale a dire se la condizione complessiva della nave e del suo equipaggiamento sono chiaramente inferiori agli standard, l'ispettore può decidere di sospendere l'ispezione e disporre il fermo fintantoché i soggetti responsabili non abbiano adottato adeguate misure correttive¹²⁹. Lo Stato del porto deve comunicare, immediatamente e per scritto, il provvedimento di detenzione, il rapporto di ispezione e il rilascio della nave allo Stato di bandiera e all'organismo di classifica¹³⁰. I costi sopportati dallo Stato del porto per ispezionare la nave detenuta sono a carico del proprietario o dell'operatore della nave e il rilascio della nave è subordinato al pagamento integrale di tali costi o al versamento di una adeguata garanzia¹³¹.

L'ispettore è tenuto ad informare il capitano che il proprietario o l'operatore della nave hanno diritto di proporre appello contro il provvedimento di detenzione o il rifiuto di ingresso nel porto, appello che non ha tuttavia effetto sospensivo¹³². Tali soggetti possono inoltre rivolgersi alle competenti autorità dello Stato di bandiera o dell'ente di classificazione, i quali a loro volta hanno la facoltà di proporre una richiesta di riesame allo Stato del porto¹³³. In caso di esito negativo, un'ulteriore richiesta di riesame può essere introdotta dinanzi al Segretariato del Memorandum, unicamente dallo Stato di bandiera e dall'organismo di classifica, entro centoventi giorni dal rilascio, corredata da qualunque informazione pertinente in versione

¹²⁷ Sez. 3.4 del Paris MoU.

¹²⁸ Sez. 3.8 del Paris MoU.

¹²⁹ Sez. 3.6 del Paris MoU.

¹³⁰ Sez. 3.7 del Paris MoU. A tali obblighi di comunicazione si aggiungono quelli ulteriori previsti in strumenti internazionali rilevanti ai fini del controllo dello Stato del porto (sez 3.9 del Paris MoU).

¹³¹ Sez. 3.11 del Paris MoU.

¹³² Sez. 3.12 del Paris MoU. Le procedure da seguire variano a seconda dello Stato membro e sono indicate sul retro dell'avviso di detenzione.

¹³³ *Paris MoU Detention Review Panel Procedure*, pp. 1-2; consultabili nel sito www.parismou.org.

elettronica e in lingua inglese¹³⁴. In tal caso è istituita una commissione del riesame, composta da rappresentanti del Segretariato e di quattro Autorità marittime, ad esclusione possibilmente degli Stati coinvolti, che esamina gli aspetti tecnici e procedurali dell'ispezione sulla base delle informazioni ricevute; il Segretariato elabora una sintesi dei pareri della commissione entro trenta giorni dalla decisione di ammissibilità della richiesta e ne dà comunicazione allo Stato di bandiera o all'organismo di classifica, allo Stato del porto coinvolto e alla stessa commissione del riesame. Qualora il parere sia favorevole al ricorrente, lo Stato del porto può essere invitato a riesaminare nuovamente il provvedimento di fermo della nave; il parere della commissione del riesame non è vincolante, ma consente di legittimare la modifica dei dati sulle ispezioni già inseriti nella banca dati.

Il memorandum disciplina altresì il rifiuto di ingresso nei porti o nei luoghi di ormeggio opponibile alle navi mercantili straniere che abbiano subito molteplici detenzioni, che eludono il fermo o non si recano nel cantiere di riparazione indicato¹³⁵. L'ingresso in uno specifico porto di uno Stato resta possibile in caso di forza maggiore o di altre esigenze attinenti alla sicurezza o alla prevenzione dell'inquinamento, a condizione che il proprietario, il comandante o l'operatore della nave adottino misure soddisfacenti per assicurare un ingresso sicuro della nave¹³⁶.

Le Autorità marittima inseriscono giornalmente i dati sulle ispezioni in una banca dati informatizzata; tali dati sono poi comunicati all'OMI e all'OIL e pubblicati regolarmente dal Segretariato sul sito web, unitamente ai rapporti annuali, alle liste nere, bianche e grigie, ai risultati delle campagne di ispezione intensive, nonché alle informazioni sulle ispezioni, le detenzioni o messe al bando correnti, ad intervalli almeno mensili¹³⁷. Lo scambio delle informazioni relative alle ispezioni svolte nell'ambito del Paris MoU è significativo; oltre alle comunicazioni fornite all'IMO e al sistema EQUASIS, è stato stabilito un collegamento con il Tokyo MoU e sono

¹³⁴ Nel 2010, per esempio, dieci dei diciotto ricorsi presentati sono stati considerati ricevibili e in soli tre casi la detenzione è stata ritenuta illegittima (Paris MoU, *Annual Report 2010*, p. 13).

¹³⁵ Sezioni 4.1 e 4.2 del Paris MoU. Il termine del periodo di messa al bando dai porti e luoghi per l'ormeggio aumenta in funzione del livello di inadempienza imputabile alla nave, fino a poter diventare permanente.

¹³⁶ Sez. 4.4 del Paris MoU.

¹³⁷ Sezioni 5.1, 5.2 e Allegato 4 del Paris MoU. L' Allegato 3 fornisce indicazioni sul sistema informatizzato delle ispezioni, mentre l'Allegato 4 precisa il contenuto minimo delle informazioni pubblicate sul sito web del memorandum. Con riferimento al periodo 2008-2010 gli Stati di bandiera considerati a rischio alto o molto alto erano il Togo, la Sierra Leone, la Libia, il Montenegro, la Repubblica Democratica Popolare di Corea, mentre l'Italia figurava nella lista bianca.

stati conclusi accordi con due organismi privati che operano nel settore marittimo. Fra i vari sistemi regionali di controllo dello Stato del porto il Paris MoU è sicuramente uno di quelli che maggiormente provvede a diffondere i dati su scala regionale o globale.

5. Sviluppi recenti in seno ai memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto

Black Sea MoU

Un importante progresso realizzato nell'ambito del Black Sea MoU è stato il passaggio da un impegno ispettivo annuale del 15% delle navi in scalo a quelle del 75% a partire dal 1° gennaio 2011¹³⁸. Il dodicesimo incontro del Comitato sul controllo dello Stato del porto ha avuto luogo a Bituma, in Georgia, dal 29 al 31 marzo 2011; i dati forniti dal rapporto relativo al 2011 segnalano inoltre una diminuzione del numero di ispezioni iniziali e detenzioni ed un leggero incremento delle carenze riscontrate rispetto al 2010¹³⁹. Aderendo ad una logica di armonizzazione delle attività di controllo dello Stato del porto, il Black Sea MoU ha preso parte alla campagna di ispezioni intensiva condotta dal Tokyo MoU e dal Paris MoU nel 2011 sulla sicurezza strutturale; inoltre alcuni ispettori dei suoi Stati membri hanno inoltre partecipato ai corsi di addestramento generali o per ufficiali esperti organizzati dal Paris MoU e dal Tokyo MoU nel corso degli ultimi anni.

Caribbean MoU

L'ultima riunione del Comitato del Caribbean MoU ha avuto luogo a Frigate Bay, a St. Kitts and Nevis, nel luglio 2012; le questioni discusse hanno riguardato in particolare le modalità di contribuzione al MoU e gli strumenti applicabili dalle Amministrazioni marittime, ma le informazioni disponibili si riferiscono tuttora all'anno precedente. Il 2011 è stato effettivamente segnato dall'adesione all'adesione dei Paesi Bassi e di Curaçao e dall'intenzione manifestata da alcuni altri Stati (Bermuda, isole Vergini britanniche, Francia, Santa Lucia, Saint Vincent e le Grenadine e Domenica) di divenire membri a pieno titolo nel futuro prossimo. Il

¹³⁸ Black Sea MoU, *Annual Report 2010*, p. 2, consultabile nel sito www.bsmou.org.

¹³⁹ Black Sea MoU, *Annual Report 2011*, 29 p., consultabile nel sito www.bsmou.org.

Segretariato ha sottoscritto un accordo di scambio dei dati con l'OMI ed avviato una politica di condivisione delle informazioni con altre organizzazioni, grazie anche all'assistenza del Paris MoU. Sono inoltre in previsione l'elaborazione di procedure armonizzate di appello e messa al bando delle navi e l'avvio di campagne ispettive intensive.

Nel corso del 2011 il Caribbean MoU ha preso parte alla sessione del Comitato del Paris MoU e al quinto seminario dell'OMI per Segretariati e gestori delle banche dati; in aggiunta, ha partecipato ai corsi di addestramento per ispettori organizzati dal Tokyo MoU, dal Paris MoU e dal *Regional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre Caribbean*. Il numero di ispezioni svolte nel 2011 è diminuito rispetto al 2010, mentre è notevolmente aumentato quello delle carenze riscontrate e delle detenzioni disposte¹⁴⁰.

Indian-Ocean MoU

Il quindicesimo incontro del Comitato si è tenuto in Sud Africa nel settembre 2012, ma non sono ancora consultabili le relative informazioni. Nel corso della sessione precedente i principali temi dibattuti hanno riguardato l'aggiornamento del manuale sul *Port State Control*, la revisione delle regole relative ai criteri di identificazione delle navi e la partecipazione a campagne ispettive intensive congiunte con il Tokyo MoU e il Paris MoU. Progressi notevoli sono stati compiuti anche sul piano dello scambio dei dati grazie alla conclusione di un accordo con Lloyd's List Group nel maggio 2011, attivo a partire dal secondo semestre del 2011; al Segretariato sono pertanto comunicate quadrimestralmente le informazioni sul movimento delle navi nella regione. Fin dalla sua creazione, l'Indian Ocean MoU ha attribuito particolare importanza alla cooperazione con altri MoUs, come dimostrato anche dalle attività svolte nel 2011. Oltre ad aver partecipato alla campagna ispettiva intensiva del 2011 sulla Convenzione internazionale sulle linee di carico, organizzata congiuntamente dal Paris MoU e dal Tokyo MoU, il Comitato ha deciso di associarsi alle future campagne di questi due regimi e di concedere lo status di osservatore ai MoUs che ne facciano richiesta. L'Indian Ocean MoU ha inoltre assistito alla riunione del Comitato del Tokyo MoU, nell'aprile 2011, alla diciannovesima sessione del sottocomitato FSI dell'OMI e al quinto Seminario dell'OMI nel giugno 2011. Per

¹⁴⁰ Caribbean MoU, *Annual Report 2011*, pp. 14-19, consultabile nel sito www.caribbeanmou.org.

quanto riguarda la formazione e i seminari degli ufficiali incaricati del controllo, un ispettore del Sud Africa ha rappresentato il MoU in occasione del primo corso di addestramento generale per ispettori organizzato dal Tokyo MoU nel 2011¹⁴¹.

Latin American Agreement

Il terzo incontro dell' *Information Centre Managers and Technical Working Groups* e la diciottesima riunione del Comitato si sono tenuti a Montevideo, in Uruguay, nell'ottobre 2011. Oltre all'analisi dei rapporti annuali sulle statistiche e sulle campagne ispettive intensive, hanno costituito oggetto di discussione lo scambio di informazioni con alcune banche dati esterne, come Lloyds List Intelligent ed Equasis, i recenti sviluppi relativi al centro informativo, la revisione del sistema di codificazione, le procedure di esame degli appelli presentati dalle Autorità marittime e i progressi compiuti in merito all'elaborazione di linee guida sul controllo dei sistemi di identificazione e tracciamento a grande distanza delle navi¹⁴².

Mediterranean MoU

In occasione dell'ultimo incontro del Comitato a Izmir, in Turchia, nell'ottobre 2012, il Registro Coreano ha consegnato un software (MedRules) ad uso degli ufficiali e consentirà loro di individuare facilmente e più rapidamente gli strumenti applicabili in ogni singola fattispecie¹⁴³. Purtroppo il sito web del memorandum e il rapporto annuale del 2010 non forniscono informazioni ulteriori rispetto ai risultati delle ispezioni e non è dunque possibile dare atto delle questioni attualmente oggetto di discussione e di lavoro in seno al Memorandum. Dal 1° settembre al 30 novembre 2010 è stata organizzata una campagna ispettiva intensiva sul tema *Damage Stability on Oil Tankers* e un ispettore portuale della Giordania ha rappresentato il MoU al 20esimo corso di addestramento di base per gli ispettori organizzato dal Tokyo MoU nel giugno e luglio 2010. Il Mediterranean MoU ha sottoscritto un protocollo di scambio della totalità dei dati sulle ispezioni con l'OMI nel corso della diciottesima

¹⁴¹ Indian Ocean MoU, *Annual Report 2011*, 47 p., consultabile nel sito www.iomou.org.

¹⁴² Latin American Agreement on Port State Control, *2010 Annual Statistical Report*, 19 p., consultabile nel sito www.acuerdolatino.int.ar.

¹⁴³ *SafeMed delivers decision-support tool to Mediterranean PSCOs*, consultabile nel sito www.safemedproject.org/news (ultimo accesso il 7.12.2012).

sessione del sotto-comitato FSI.

Paris MoU

Nel 2012 il Paris MoU ha festeggiato trenta anni di esistenza, caratterizzati da cambiamenti significativi. Il 2011 è stato in particolare caratterizzato dall'entrata in vigore del nuovo regime ispettivo, precedentemente esaminato e dal lancio di un nuovo e migliore sito web. Sono state inoltre adottate linee guida sul controllo svolto ai sensi della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, che entrerà in vigore nel 2013, modellate su quelle già formulate dall'OIL e sul controllo dei certificati dei marittimi e delle ore di riposo ai sensi della Convenzione internazionale sugli standard di addestramento e tenuta della guardia per i marittimi (STCW) del 1978¹⁴⁴; si ricorderà, infatti, che a seguito dei c.d. emendamenti di Manila apportati nel 2010 alla Convenzione STCW, il Comitato del Paris MoU ha incaricato un gruppo di lavoro di elaborare linee guida aggiornate per assicurare ispezioni armonizzate conformi alla Regola V/14-2 della Convenzione SOLAS e alla Regola 1/4 della Convenzione STCW¹⁴⁵. È stata accettata all'unanimità l'adesione di Montenegro come membro cooperante in vista della sua futura partecipazione in qualità di membro. I membri del Comitato hanno altresì concluso che le conseguenze degli atti di pirateria devono essere affrontate nel contesto del controllo dello Stato del porto sulla base delle convenzioni applicabili ai sensi del memorandum.

Analogamente alla campagna ispettiva intensiva sulla sicurezza strutturale e la Convenzione internazionale sulle linee di carico, condotta nel 2011, anche le campagne previste per il 2012 e gli anni successivi saranno effettuate congiuntamente al Tokyo MoU. Il 26 marzo 2012 il Segretariato del Paris MoU ha concluso un accordo di scambio dei dati relativi alle detenzioni delle navi con l'OMI,

¹⁴⁴ Port State Control Committee Instruction 44/2011/12, *Guidelines for PSC Inspections of Certification of Seafarers, Rest Hours according to the STCW Convention and Manning Requirements from the Flag State*, riprodotta in IMO Doc. FSI 20/6/4, 23 December 2011, *Harmonization of Port State Control Activities. Guidelines for the Port State Control Officer on Certification of Seafarers, Rest Hours according to the STCW Convention and Manning Requirements from the Flag State. Submitted by the Paris MoU*, Annex. Queste Linee guida sono entrate in vigore il 1° gennaio 2012.

¹⁴⁵ Ai sensi della Regola V/14-2 della Convenzione SOLAS, ogni nave cui si applica il Capitolo I deve presentare una tabella minima di armamento, ai fini della sicurezza, rilasciata dall'Amministrazione di appartenenza. La Regola I/4 della Convenzione STCW prevede invece delle procedure di controllo volte a verificare che i marittimi impiegati a bordo siano provvisti di certificati validi e conformi ai requisiti della tabella di armamento dell'Amministrazione e che gli stessi siano capaci di mantenere gli standard relativi alla tenuta della guardia e alla *security*, come appropriato.

da inserire nella banca dati GISIS e ha acconsentito alla pubblicazione del nuovo sistema di codificazione delle carenze sul sito web nel segno di una maggiore trasparenza nei confronti dell'industria e della comunità marittime.

I dati relativi all'applicazione del Memorandum di Parigi negli ultimi anni sono positivi; dal rapporto annuale per il 2011 emerge, per esempio, che il numero di ispezioni, carenze riscontrate e fermi disposti è diminuito rispetto al 2010; su un arco temporale di dieci anni si è assistito ad un aumento progressivo del numero di ispezioni svolte, nonostante una leggera inflessione nel corso degli ultimi tre anni e ad una radicale diminuzione del numero di fermi, sebbene il numero delle carenze riscontrate si sia attestato su livelli sostanzialmente equivalenti a quelli degli anni precedenti¹⁴⁶. Sarà interessante valutare la maggiore o minore efficacia del nuovo regime ispettivo rispetto al quale non sono ancora disponibili statistiche. L'Italia e la Norvegia faranno parte della Commissione consultiva del MoU per i prossimi tre anni, prendendo il posto dell'Islanda e dei Paesi Bassi.

Riyadh MoU

Il rapporto annuale del 2010 è stato presentato al sotto-comitato FSI dell'OMI, mentre non è ancora accessibile il rapporto per il 2011¹⁴⁷. Le informazioni più recenti relative alle attività svolte in seno a questo MoU risalgono al 2010 e concernono lo svolgimento dell'ottava riunione del Comitato sul controllo dello Stato del porto negli Emirati Arabi Uniti, l'organizzazione di una campagna di ispezione intensiva sulla sicurezza della navigazione ai sensi del capitolo V della Convenzione SOLAS, la partecipazione di alcuni ispettori nazionali ai corsi di formazione e seminari per ufficiali incaricati del controllo dello Stato del porto organizzati dal Paris MoU e dal Tokyo MoU, nonché la conclusione di un accordo di scambio di dati con IHS Fairplay e Lloyd's List Intelligence¹⁴⁸. Nel corso dei mesi di aprile e maggio 2012 si sono svolti a Dubai due corsi di addestramento sulle documentazioni delle navi, nonché sull'ispezione delle navi da passeggeri la cui presenza nelle acque degli Stati membri della regione è significativamente aumentata nel corso degli ultimi

¹⁴⁶ Paris MoU, *Annual Report 2011*, 60 p., consultabile nel sito www.parismou.org.

¹⁴⁷ IMO Doc. FSI 20/INF.25, 20 January 2012, *Harmonization of Port State Control Activities. Riyadh MoU Annual Report 2010. Submitted by the Riyadh MoU*.

¹⁴⁸ IMO Doc. FSI 19/6/2, *cit. supra* n. 24.

anni¹⁴⁹.

Tokyo MoU

L'ultimo incontro del Comitato del Tokyo MoU ha avuto luogo a Viña del Mar, in Cile, nell'aprile 2012¹⁵⁰, così come la quinta riunione del gruppo di lavoro tecnico. Il Comitato ha accettato l'adesione del Perù come membro cooperante e, in vista della prossima entrata in vigore della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, ha adottato linee guida a tale riguardo, incoraggiando peraltro i membri a ratificare la Convenzione OIL quanto prima. In occasione del prossimo incontro del Comitato sarà presentato un rapporto relativo ad un nuovo sistema ispettivo. Una campagna ispettiva congiunta con il Paris MoU sui sistemi di sicurezza antincendio è stata organizzata nel secondo semestre del 2012 ed un'altra relativa alla propulsione e ai macchinari ausiliari avrà luogo nel 2013. Il Tokyo MoU intende comunque continuare a lavorare in stretta collaborazione con il Paris MoU anche per le campagne ispettive intensive successive.

Un programma di cooperazione tecnica basato su missioni di esperti è stato avviato a beneficio dell'Indian Ocean MoU e, a partire dal febbraio 2011, la sua sponsorizzazione è stata estesa dall'IMO a tutti i sistemi regionali di controllo. Delle missioni di esperti sono state finora condotte in Iran, India, Kenya e Sud Africa. Il Tokyo MoU ha altresì deciso di istituire un quadro di dialogo con l'industria marittima in vista di una migliore comunicazione e relazione con quest'ultima. Il 18 aprile 2012 si è così tenuto un forum aperto a cui hanno partecipato l'Associazione internazionale degli organismi di classifica (IACS), l'Associazione degli organismi di classifica asiatici (ACS), INTERCARGO, la Camera internazionale della navigazione e la Federazione internazionale della navigazione (ICS/ISF) e la Federazione internazionale dei lavoratori del settore dei trasporti (ITF). Il rapporto annuale del 2010 è stato presentato alla 20esima sessione del sotto-comitato FSI dell'OMI¹⁵¹. La prossima riunione del Comitato si è tenuta nel gennaio 2013 a Singapore.

¹⁴⁹ *Riyadh MoU Secretariat to organise Two Training Courses in Dubai, Jeddah*, 8 April 2012, consultabile nel sito www.muscatdaily.com.

¹⁵⁰ Tokyo MoU Press Release, 23 April 2012, *The 22nd Tokyo MoU Port State Control Committee Meeting Held in Viña del Mar, Chile*, consultabile nel sito www.tokyo-mou.org.

¹⁵¹ IMO Doc. FSI 20/INF.7, 10 January 2012, *Harmonization of Port State Control Activities. Tokyo MoU Annual Report 2010. Submitted by the Tokyo MoU*.

West and Central Africa MoU

Questo memorandum è uno dei sistemi regionali ad aver registrato i maggiori sviluppi nel corso del 2011. Alcuni elementi hanno contribuito a rilanciare l'immagine di questo MoU agli occhi della comunità internazionale marittima, come evidenziato dall'inclusione del link all'Abuja MoU nei siti web degli altri memoranda. Per la prima volta dalla sua istituzione, per esempio, l'Abuja MoU è stato scelto per ricoprire la carica di vice-presidenza durante un incontro ufficiale dell'OMI ed uno degli Stati della regione ospiterà probabilmente il sesto seminario OMI per Segretariati e Database Manager, nel 2013¹⁵². Importanti progressi sono stati compiuti con riferimento alla qualità delle informazioni ricevute sulle ispezioni, al numero e tipo di rapporti annuali trasmessi dagli Stati membri; sul piano della partecipazione statale, molti Paesi della regione non hanno ancora accettato formalmente il memorandum, ma il numero di membri a pieno titolo è comunque passato a dodici, rispetto ai dieci dell'anno precedente, grazie all'accettazione della Costa d'Avorio, nel gennaio 2011, e dell'Angola nel gennaio 2012, mentre altri tre Stati (Guinea Bissau, Sud Africa e Repubblica Democratica del Congo) si sono impegnati ad agire in tal senso¹⁵³.

La cooperazione con l'OMI è stata notevolmente rafforzata grazie alla conclusione di un accordo di scambio dei dati nel marzo 2012¹⁵⁴. L'Organizzazione ha inoltre fornito un'importante assistenza tecnica per la risoluzione di alcune controversie trasmesse al Segretariato nel corso del 2011, ha finanziato alcuni seminari di addestramento ed una missione consultiva relativa all'istituzione di centri di informazione regionali¹⁵⁵. Sono stati organizzati un corso di addestramento di base in Congo nel maggio 2012, rivolto agli ispettori dei dodici Stati membri, e un seminario di tre giorni per i responsabili delle amministrazioni marittime in Nigeria, nel giugno 2012. Anche la cooperazione interregionale si è vista rafforzata grazie alla partecipazione di alcuni ispettori ai corsi di addestramento organizzati da altri MoUs.

Ulteriori sviluppi riguardano il corretto funzionamento del Registro degli

¹⁵² Abuja MoU, *Annual Report 2011*, p. 13.

¹⁵³ *Ibidem*, p. 9.

¹⁵⁴ Abuja MoU Press Release, *Abuja MoU Secretary General and IMO Official Exchanging the signed Data Exchange Protocol*, consultabile nel sito www.abujamou.org.

¹⁵⁵ Abuja MoU, *Annual Report 2011*, p. 10.

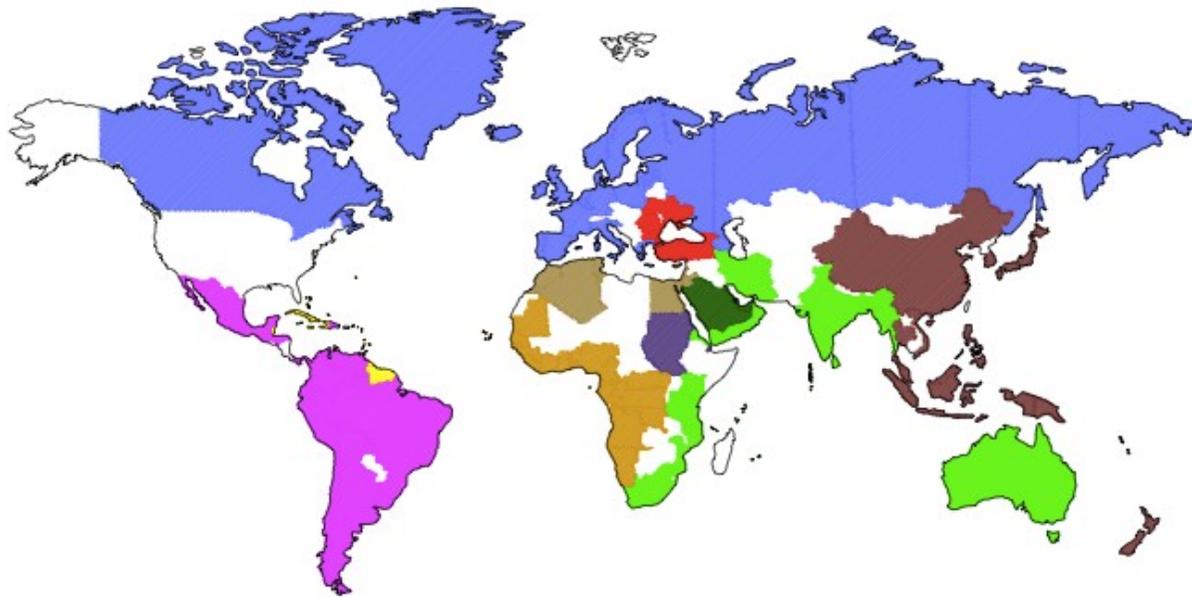
ispettori, istituito nel 2010, nel quale figurano attualmente i nominativi di sessantasette ispettori appartenenti a nove Stati membri, fra i quali sono selezionati i partecipanti ai corsi di addestramento. Nel 2011 è stato completato un portale informativo elettronico che, pur nei limiti delle esigue risorse finanziarie disponibili, consente di accedere a informazioni affidabili relative alle ispezioni¹⁵⁶ ed è in corso di perfezionamento un accordo sullo scambio dei dati con un organismo esterno, che consentirà di accedere ai dati relativi alle navi di stazza maggiore dirette nei porti degli Stati membri e di utilizzare il motore di ricerca dell'organismo.

PL'Abuja MoU si sta gradualmente dotando di alcuni strumenti interni già presenti nell'ambito degli altri regimi di controllo. Un gruppo di lavoro è stato incaricato di elaborare un manuale di procedure ispettive armonizzate ed un codice di buone pratiche ad uso degli ispettori, mentre sono stati già adottati dei formulari per la comunicazione dei dati sulle ispezioni basati sui format approvati dall'OMI. Uno dei cinque gruppi di lavoro istituiti in seno al Memorandum ha approvato la bozza di alcuni emendamenti da apportare al testo dell'intesa per tenere conto dei principali progressi compiuti in materia di controllo e regolarizzare alcuni organi creati successivamente alla sua conclusione. Infine, è interessante rilevare che il numero di controversie portate all'attenzione del Segretariato da parte degli operatori o proprietari delle navi è diminuito rispetto agli anni precedenti e che sono state elaborate delle disposizioni provvisorie per la creazione di una commissione per il riesame delle detenzioni, che saranno esaminate dal Comitato nel corso della sua prossima riunione¹⁵⁷.

¹⁵⁶ Nella fase iniziale, l'inserimento dei dati dell'intera regione è effettuato a livello centrale dal Segretariato, in attesa che, una volta acquisita dimestichezza e stabilità nell'uso del portale, siano gli stessi ispettori a inserire direttamente e in tempo reale i dati raccolti (*ibidem*, p. 15).

¹⁵⁷ *Ibidem*, pp. 11-12 e p. 19; un elevato numero di controversie concerne il Gabon.

Figura 1 – Campo di applicazione dei memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto



- | | |
|--|--|
|  Black Sea MoU |  Paris MoU |
|  Caribbean MoU |  Red Sea and Gulf of Aden MoU |
|  Indian Ocean MoU |  Riyadh MoU |
|  Latin American Agreement |  Tokyo MoU |
|  Mediterranean MoU |  West and Central Africa MoU |

Nota: gli Stati che aderiscono a più memoranda, sono rappresentati con priorità all'accordo afferente la loro collocazione geografica.

Tabella 1 – Partecipazione ai Memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto

	Autorità marittime partecipanti	Osservatori
Black Sea MoU	6 Bulgaria, Georgia, Romania, Federazione Russa, Turchia, Ucraina	IMO, ILO, Guardia Costiera degli Stati Uniti, West and Central Africa MoU, Mediterranea MoU, Paris MoU, Commissione sulla protezione del Mar nero contro l'inquinamento
Caribbean MoU	16 Antigua e Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Curaçao, Cuba, Giamaica, Isole Cayman, Isole Turks, Grenada, Guyana, Paesi Bassi, Suriname, St. Kitts and Nevis, Trinidad eTobago 10 in pendenza di accettazione Anguilla, Bermuda, Isole Vergini Britanniche, Dominica, Francia, Haiti, Montserrat, St. Lucia, St. Vincent e Grenadine, Caicos	IMO, ILO, Canada, Guardia Costiera degli Stati Uniti, CARICOM, IACS, Paris MoU, Viña Del Mar Agreement, Tokyo MoU, DNV, Equasis e IHS Fairplay
Indian-Ocean MoU	16 Australia, Bangladesh, Comoros, Eritrea, Francia (isola La Réunion), India, Iran, Kenya, Maldive, Mauritius, Oman, Sud Africa, Sri Lanka, Sudan, Tanzania, Yemen 4 in pendenza di accettazione Gibuti, Mozambico, Myanmar, Seychelles	IMO, ILO, West and Central Africa MoU, Black Sea MoU, Equasis, Etiopia, Guardia Costiera degli Stati Uniti, Tokyo MoU e Riyadh MoU
Latin American Agreement	13 Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Cuba, Ecuador, Honduras, Messico, Panama, Perù, Uruguay, Venezuela 2 cooperanti Repubblica Dominicana, Guatemala	IMO, ILO, ROCRAM, Guardia Costiera degli Stati Uniti, Black Sea MoU, Tokyo MoU
Med MoU	10 Algeria, Cipro, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Malta, Marocco, Tunisia, Turchia	IMO, ILO, EC, Paris MoU e Black Sea MoU
Paris MoU	27 Belgio, Bulgaria, Canada, Croazia, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Islanda, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Malta, Paesi Bassi, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Federazione Russa, Slovenia, Spagna, Svezia, Regno Unito	IMO, ILO, Guardia Costiera degli Stati Uniti, Tokyo MoU, Caribbean MoU, Mediterranean MoU, Black Sea MoU, Riyadh MoU e West and Central Africa MoU (associato)

Red Sea and Gulf of Aden MoU	4 Egitto, Gibuti, Giordania, Sudan	
Riyadh MoU	6 Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti	IMO, ILO, Paris MoU, Tokyo MoU, Indian Ocean MoU, Black Sea MoU e Mediterranean MoU
Tokyo MoU	18 Australia, Canada, Cile, Cina, Isole Fiji, Hong Kong, Indonesia, Giappone, Corea (Rep.), Malesia, Nuova Zelanda, Papua Nuova Guinea, Filippine, Federazione Russa, Singapore, Tailandia, Vanuatu, Vietnam 2 cooperanti Isole Marshall, Perù	IMO, ILO, Corea (R.d.p.), Macao (Cina), Isole Solomon, Stati Uniti, Black Sea MoU, Indian Ocean MoU, Paris MoU e Viña Del Mar Agreement
West and Central Africa MoU	12 Angola, Benin, Congo, Costa d'Avorio, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Senegal, Sierra Leone, Togo 11 in pendenza di accettazione Camerun, Capo Verde, Repubblica Democratica del Congo, Guinea Equatoriale, Bissau, Liberia, Mauritania, Namibia, Nigeria, Sao Tomé & Principe, Sud Africa	IMO, ILO, Mali, Burkina Faso, MOWCA, APMIAS e FAO

Tabella 2 – Caratteristiche generali dei Memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto

	Segretariato	Centro di informazione	Impegno ispettivo	Riesame delle detenzioni
Black Sea MoU	Mr. Huseyin YUCE (Turkey) Meclis-i Mebusan cd. No.14 34427 Salipazari Istanbul, Turkey (HQ Agreement)	Black Sea Information System (Mosca, Russia)	15% ispezioni annuali (fino al 31.12.2010) 75% ispezioni annuali (dal 01.01.2011)	Comitato di revisione delle detenzioni
Caribbean MoU	Mrs. Jodi BARROW (Jamaica) The Office Centre Building 2nd Floor 12 Ocean Boulevard Kingston Jamaica W.I.	Caribbean Maritime Information Centre (Suriname)	15% ispezioni annuali	Comitato di revisione delle detenzioni in corso di istituzione
Indian-Ocean MoU	Mr. Bimalesh GANGULI (India) House No. 92, Plot No. A-8, Rangavi Estate,DABOLIM, GOA- 403801, INDIA	Indian Ocean MoU Computerized Information System (India)	10% ispezioni annuali	Comitato di revisione delle detenzioni
Latin American Agreement	Mr. Andrés Manuel Monzón (Argentina) Av. Eduardo Madero 235, 8o piso, Oficina 8.20 y 8.21 (1106) Buenos Aires, Argentina	Information Centre of the Latin American Agreement (Buenos Aires)	20% ispezioni semestrali	Comitato di revisione delle detenzioni
Med MoU	Adm. Mokhtar AMMAR (Egypt) 5 Ahmed Zou El Fakar Street - Loran 16th floor (Kasr El Abiad) Alexandria, Egypt	Information Centre Casablanca (Casablanca, Marocco)	15% ispezioni annuali	Comitato di revisione
Paris MoU	Mr. Richard SCHIFERLI (Netherlands) Secretary General Nieuwe Uitleg 1 P.O. Box 90653 2509 LR The Hague, the Netherlands	European Maritime Security Agency (Lisbona, Portogallo)	25% ispezioni annuali (fino al 31.12.2010) 100% ispezioni annuali (dal 01.01.2011)	Comitato di revisione delle detenzioni
Riyadh MoU	Mr. Hamoud S. Al Maskry (Oman) Director of the Secretariat & information Center. P.O. Box 1887 Postal Code 114, Hayy Al Mina, Muscat	Riyadh MoU Information Center (Muscat, Sultanato di Oman)	15% ispezioni annuali	Comitato di revisione delle detenzioni in considerazione

	Sultanate of Oman			
Tokyo MoU	Mr. Mitsutoyo OKADA (Japan) Ascend Shimbashi 8F 6-19-19 Shimbashi Minato-ku, Tokyo 105-0004 Tokyo, Japan	Asia-Pacific Computerized Information System (Mosca, Russia)	80% ispezioni regionali annuali	Comitato di revisione delle detenzioni
West and Central Africa MoU	Mrs. M. E. USORO (Nigeria) 1, Joseph Street, Marina Lagos, Nigeria	Abuja MoU Information Centre (Congo)	15% ispezioni annuali	Comitato di revisione delle detenzioni in corso di istituzione

Tabella 3 – Strumenti applicabili

	LL 66	LL Prot 88	SOLAS 74	SOLAS Prot 78	SOLAS Prot 88	MARPOL 73/78	STCW 78	COLRE G 72	Tonnage 69	ILO 147	ILO 147 Prot 96	AFS 2001	CLC	Bunkers 2001
Black Sea MoU	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Caribbean MoU	x		x	x		x	x	x	x	x				
Indian Ocean MoU	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Latin American Agreement	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	
Med MoU	x		x	x		x	x	x		x				
Paris MoU	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Riyadh MoU	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Tokyo MoU	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		
West and Central Africa MoU	x		x	x		x	x	x	x	x		x		

Tabella 4 – Numero di ispezioni svolte

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Black Sea MoU	Dati non disponibili	2967	5228	5653	5069	4658	4499	5161	4805	4929	4657
Caribbean MoU	Dati non disponibili	Dati non disponibili	Dati non disponibili	Dati non disponibili	289	293	655	603	619	815	605
Indian-Ocean MoU	5520	Dati non disponibili	Dati non disponibili	Dati non disponibili	Dati non disponibili	5124	4810	5631	5383	5513	5550
Latin American Agreement	3856	4530	4484	5217	6034	6546	6856	7596	7627	8584	Dati non disponibili
Med MoU	Dati non disponibili	Dati non disponibili	Dati non disponibili	1981	3447	4582	5868	6317	6966	6783	Dati non disponibili
Paris MoU	18681	19766	20309	20136	21302	21566	22877	24647	24186	24058	17755
Riyadh MoU	Dati non disponibili	74	273	770	2046	3586					
Tokyo MoU	17379	19588	20124	21400	21058	21686	22039	22149	23116	25762	Dati non disponibili
West and Central Africa MoU	Dati non disponibili	1346	Dati non disponibili	1966	1483						

Tabella 5 – Numero e percentuale dei fermi

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Black Sea MoU	Dati non disponibili	168	249 (4,76%)	393 (6,95%)	316 (6,23%)	259 (5,56%)	367 (8,16%)	329 (6,37%)	278 (5,79%)	286 (5,80%)	249 (5,35%)
Caribbean MoU	Dati non disponibili	Dati non disponibili	26 (10%)	40 (9,48%)	11	6	26 (3,97%)	38 (1,33%)	23 (3,72%)	12 (1,47%)	20 (0)
Indian-Ocean MoU	291 (5,27%)	306 (5,61%)	472 (9,27%)	489 (8,59%)	Dati non disponibili	406 (7,9%)	453 (9,42%)	553 (9,82%)	517 (9,60%)	471 (8,54%)	600 (10,81%)
Latin American Agreement	136	151	127	98 (1,9%)	155 (2,57%)	119 (1,81%)	229 (3,34%)	190 (2,5%)	136 (1,78%)	107 (1,25%)	Dati non disponibili
Med MoU	Dati non disponibili	Dati non disponibili	Dati non disponibili	288 (14,54%)	738 (22,69%)	791	921 (15,7%)	629 (9,96%)	707 (10,15%)	527 (7,77%)	Dati non disponibili
Paris MoU	1699 (9,09%)	1577 (7,98%)	1431 (7,05%)	1187 (5,84%)	994 (4,67%)	1174 (5,44%)	1250 (5,46%)	1220 (4,95%)	1059 (4,38%)	790 (3,28%)	614 (3,46%)
Riyadh MoU	Dati non disponibili	9 (9,38%)	21 (7,69%)	37 (5,11%)	74 (3,62%)	36 (1%)					
Tokyo MoU	1349 (7,76%)	1307 (6,67%)	1709 (8,49%)	1393 (6,51%)	1097 (5,21%)	1171 (5,40%)	1239 (5,62%)	1530 (6,91%)	1.336 (5,78%)	1411 (5,48%)	Dati non disponibili
West and Central Africa MoU	Dati non disponibili	Dati non disponibili	2 (1,9%)	9 (1,54%)	Dati non disponibili	Dati non disponibili	Dati non disponibili	14 (1,04%)	Dati non disponibili	15 (0,76%)	11 (1%)