



Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, con Annesso, fatto a Città del Capo l'11 ottobre 2012

A.C. 2345

Dossier n° 448 - Schede di lettura
19 maggio 2025

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2345
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, con Annesso, fatto a Città del Capo l'11 ottobre 2012
Iniziativa:	Governativa
Numero di articoli:	6
Date:	
presentazione:	7 aprile 2025
assegnazione:	28 aprile 2025
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, VIII Ambiente, IX Trasporti e XIII Agricoltura

Premessa

Il disegno di legge di ratifica [A.C. 2345](#), presentato il 7 aprile 2025, reca la ratifica ed esecuzione dell'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla **sicurezza delle navi da pesca**, con Annesso, fatto a Città del Capo l'11 ottobre 2012.

L'Accordo di Città del Capo del 2012 e la normativa dell'Unione europea

L'Accordo di Città del Capo del 2012, adottato nell'ambito della Conferenza diplomatica dell'**Organizzazione marittima internazionale (IMO)**, contiene **disposizioni sulla progettazione, sulla costruzione e sull'equipaggiamento dei pescherecci**, al fine di stabilire i parametri per la sicurezza degli equipaggi e di fornire condizioni di parità per le attività industriali.

La relazione illustrativa fa presente che, sebbene la pesca professionale sia riconosciuta, a livello internazionale, come una delle professioni più pericolose al mondo, con migliaia di pescatori che perdono la vita ogni anno – circa 80 morti ogni 100.000 pescatori –, manca ancora uno strumento internazionale di definizione dei parametri minimi di sicurezza e di un sistema integrato di controllo e monitoraggio delle unità da pesca. L'IMO, insieme con le altre organizzazioni internazionali coinvolte (Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura – FAO, Organizzazione internazionale del lavoro – ILO, eccetera), è da molti anni impegnata per migliorare la sicurezza dei pescherecci e le condizioni di vita e sicurezza a bordo, nella convinzione che ciò contribuirà anche alla battaglia contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata.

Nonostante ciò, il trattato di riferimento, realizzato proprio per accrescere la sicurezza dei pescherecci, non è ancora entrato in vigore.

Infatti, nel 1977 l'IMO ha adottato la **Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza dei pescherecci**, successivamente modificata dal **Protocollo di Torremolinos del 1993**.

L'Italia ha aderito a entrambi gli atti, rispettivamente, con:

- la legge 2 maggio 1983, n. 293 (Adesione alla convenzione internazionale sulla sicurezza delle navi da pesca, adottata a Torremolinos il 2 aprile 1977, e sua esecuzione);

[L'Accordo di Città del Capo del 2012](#)

[La Convenzione di Torremolinos](#)

- la legge 17 dicembre 1999, n. 511 (Adesione della Repubblica italiana al protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, fatto a Torremolinos il 2 aprile 1993).

Tuttavia, i suddetti strumenti internazionali **non sono mai entrati in vigore**, a causa della **mancata adesione del numero minimo di Stati previsto**. Pertanto, l'IMO ha successivamente adottato l'Accordo di Città del Capo del 2012, con la finalità di **agevolare l'entrata in vigore dei precedenti atti internazionali**.

L'articolo 3, paragrafo 4, del Protocollo di Torremolinos stabilisce che le parti decidono quali delle sue disposizioni che contemplano un limite di lunghezza maggiore di 24 metri debbano applicarsi, in tutto o in parte, a navi battenti la loro bandiera la cui lunghezza sia inferiore al limite di lunghezza prescritto ma superiore a 24 metri, mentre l'articolo 3, paragrafo 5, del medesimo Protocollo dispone che le parti si impegnano a stabilire norme uniformi per le suddette navi da pesca che operano nella stessa regione.

In applicazione di tale ultima disposizione, la Comunità europea adottò la **direttiva 97/70/CE** del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che istituisce un **regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza eguale o superiore a 24 metri**. Con tale direttiva, l'applicazione di alcune disposizioni del Protocollo e della Convenzione di Torremolinos, applicabili alle sole navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 45 metri, è stata estesa alle navi con lunghezza superiore a 24 metri, in considerazione del fatto che limitare l'applicazione su scala comunitaria del Protocollo alle navi di almeno 45 metri avrebbe creato una disparità, a livello di sicurezza, tra queste e le navi da pesca più piccole, di lunghezza compresa tra 24 e 45 metri, distorcendo così la concorrenza. La richiamata direttiva 97/70/CE, come **modificata dalla direttiva 1999/19/CE** della Commissione, del 18 marzo 1999, recante modifica della direttiva 97/70/CE del Consiglio che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, è stata recepita con il **decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541**, recante attuazione delle direttive 97/70/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri.

[La direttiva 97/70/CE](#)

L'Unione europea, pur avendo disciplinato la materia, con la **decisione 2014/195/UE** del Consiglio, del 17 febbraio 2014, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 106 del 9 aprile 2014, ha **autorizzato gli Stati membri a firmare, ratificare o aderire all'Accordo di Città del Capo del 2012** sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, disponendo che all'atto della ratifica venga **depositata la dichiarazione di cui all'allegato alla decisione medesima, concernente la necessità di rispettare i vincoli della pertinente legislazione dell'Unione europea** (ossia la richiamata direttiva 97/70/CE), prevedendo, in sintesi, l'applicazione delle disposizioni relative alle norme di sicurezza del protocollo di Torremolinos a tutte le navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 24 metri.

[La decisione 2014/195/UE](#)

La richiamata decisione precisa, infatti, che, a seguito dell'entrata in vigore dell'Accordo, sarà possibile aggiornare, mediante proposte trasmesse all'IMO, una serie di disposizioni del Protocollo di Torremolinos divenute obsolete in seguito all'adozione della direttiva 97/1970/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997. Infatti, la **mancanza di un regime internazionale obbligatorio** rende più difficili il controllo e l'attuazione di un monitoraggio efficace dei pescherecci. L'Accordo, quale strumento vincolante di livello internazionale, fornirà tale regime, disciplinando i requisiti internazionali obbligatori per la stabilità e la navigabilità, i macchinari e gli impianti elettrici, i dispositivi di salvataggio, le apparecchiature di comunicazione e la sicurezza antincendio nonché per la costruzione di pescherecci, per tutte le unità di lunghezza pari o superiore a 24 metri o di equivalente tonnellaggio lordo (come determinato nell'Accordo medesimo, capitolo 1, regolamento 1). L'entrata in vigore dell'Accordo imporrà agli armatori e agli operatori internazionali che gestiscono pescherecci di conformarsi a regolamenti vincolanti a livello internazionale, in analogia a quanto avviene per gli altri tipi di navi che svolgono attività commerciali, diminuendo conseguentemente le pratiche che espongono a rischi la vita degli equipaggi.

Le norme dell'Accordo - dunque - sono, di fatto, già vigenti in Italia, in conseguenza del recepimento delle direttive 97/1970/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza eguale o superiore a 24 metri, recepimento operato con il decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541.

Contenuto dell'Accordo

L'Accordo di Città del Capo del 2012 impone a tutte le Parti l'obbligo di dare attuazione alle disposizioni dell'Accordo medesimo e a quelle del Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, ad eccezione dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), paragrafi 2 e 3, dell'articolo 9 e dell'articolo 10 del Protocollo, che sono stati modificati dall'Accordo medesimo.

L'Accordo è composto da **quattro articoli, un Annesso e un'Appendice** composta da moduli allegati.

Gli **articoli da 1 a 4** dell'Accordo stabiliscono gli obblighi generali nonché le modalità di interpretazione e applicazione del Protocollo di Torremolinos del 1993 alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977, le modalità di ratifica, accettazione, approvazione e adesione all'Accordo nonché la sua entrata in vigore.

L'**Annesso** contiene le modifiche all'allegato e alle appendici all'allegato al Protocollo di Torremolinos del 1993.

La relazione illustrativa precisa che i parametri di sicurezza definiti e applicati non sono stati sostanzialmente modificati dall'Accordo e sono i medesimi definiti dalle disposizioni del Protocollo del 1993.

La relazione illustrativa ribadisce inoltre che il Protocollo ha formato oggetto di armonizzazione da parte del Consiglio dell'Unione europea, che ha esteso l'applicazione di talune disposizioni – riferite alle unità di lunghezza eguale o superiore a 45 metri – anche alle unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri (direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997). L'Annesso al Protocollo di Torremolinos è suddiviso in dieci capitoli. L'Accordo di Città del Capo ha **modificato i capitoli I, V, VII, IX e gli Allegati**.

Più in dettaglio, il **capitolo I** dell'Annesso all'Accordo è suddiviso in **17 regole**.

Il testo della **regola 1** del Protocollo del 1993, concernente l'**ambito di applicazione**, è stato **sostituito dall'Accordo**. Al riguardo, la relazione illustrativa evidenzia che, come già previsto dal Protocollo di Torremolinos del 1993, salva espressa previsione contraria, le disposizioni dell'Annesso si applicano alle **navi nuove**. Alle Parti è tuttavia concessa la facoltà di decidere di utilizzare l'equivalenza tra stazza lorda (GT) e lunghezza (L): in caso di utilizzo di detta equivalenza, occorre darne comunicazione all'IMO. Inoltre, viene prevista la **possibilità di differire l'attuazione delle misure** previste nei capitoli VII (Mezzi e dispositivi di salvataggio), VIII (Procedure di emergenza, ruolo d'appello e esercitazioni), IX (Radiocomunicazioni) e X (Sistemi di navigazione e assetto) **per le unità esistenti**. Si tratta di misure già presenti nel Protocollo di Torremolinos del 1993 e pertanto già applicate in Italia. È comunque prevista la possibilità di attuazione progressiva da parte dell'amministrazione, da completare entro dieci anni per il capitolo IX e cinque anni per i capitoli VII, VIII e X. In caso di utilizzo di detta opzione, lo Stato competente deve darne comunicazione all'IMO. Viene, inoltre, conferita all'Amministrazione la facoltà di esentare una nave dalle ispezioni annuali di cui alla lettera d) del paragrafo 1 della regola I/7 e alla lettera d) del paragrafo 1 della regola I/9, se ritenute irragionevoli e impraticabili in considerazione del tipo e dell'area operativa della nave.

Per quanto concerne gli effetti dell'applicazione dell'Accordo, si evidenzia che la **regola 2** contiene le **definizioni**: rispetto a quelle del Protocollo del 1993, è stata eliminata la definizione della «linea di base» e sono state aggiunte le due nuove definizioni della «stazza lorda» (Regola I/2.22) e della «data anniversaria» per i certificati (Regola I/2.23).

La **regola 3** disciplina le **esenzioni**. Rispetto a quanto già previsto e attuato con il Protocollo di Torremolinos del 1993, l'Accordo ha esteso la possibilità di concedere esenzioni da parte dell'amministrazione. Si prevede, infatti, che l'amministrazione può esentare qualsiasi nave autorizzata a battere la bandiera dello Stato da uno qualsiasi dei requisiti del Protocollo, se ritiene che l'applicazione di esso sia irragionevole e impraticabile in considerazione del tipo di nave, delle condizioni meteorologiche e dell'assenza di pericoli generali per la navigazione, a condizione che la nave risponda a requisiti di sicurezza che, a giudizio dell'amministrazione medesima, siano ritenuti adeguati al servizio cui la nave è destinata e tali da garantire l'incolumità complessiva della nave e delle persone a bordo, nonché che la nave operi esclusivamente in ben determinate zone di pesca. Anche in questi casi, l'amministrazione deve comunicare all'IMO le esenzioni rilasciate.

La **regola 4** disciplina le **equivalenze**, mentre la **regola 5** disciplina **riparazioni, cambiamenti e modifiche**: dette disposizioni **non sono state modificate** dall'Accordo. Al riguardo, si evidenzia che l'articolo 4 del decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, stabilisce le modalità con cui possono essere rilasciate esenzioni ed equivalenze, previa notifica alla Commissione europea.

Le regole da 6 a 17 dell'Annesso sostituiscono le regole da 6 a 11 del Protocollo di Torremolinos del 1993.

La **regola 6** disciplina il **sistema di visite e certificazioni**, ricalcando quello precedente e prevedendo, pertanto, che le visite possono essere eseguite dall'amministrazione o dagli organismi riconosciuti.

La **regola 7** disciplina le **visite che devono essere condotte sui dispositivi di salvataggio e sugli altri equipaggiamenti**. Si prevedono: una visita iniziale, prima che l'unità venga messa in servizio. Questa visita ha lo scopo di garantire che tutti gli

equipaggiamenti siano in buone condizioni di funzionamento e soddisfino i requisiti prescritti; una visita di rinnovo, ad intervalli specificati dall'amministrazione ma non superiori a cinque anni; una visita periodica, entro tre mesi prima o dopo la data del secondo o del terzo anniversario del certificato internazionale di sicurezza dei pescherecci, che sostituisce una delle visite annuali; una visita annuale, entro tre mesi prima o dopo ogni data anniversaria del certificato internazionale di sicurezza dei pescherecci. Nel corso di detta visita deve essere eseguita un'ispezione generale degli equipaggiamenti, in conformità alla regola 10; una visita addizionale, che deve essere condotta dopo una riparazione risultante dalle indagini prescritte nella regola 10 od ogni volta che sono effettuate riparazioni o innovazioni importanti. Lo scopo di questa ispezione è garantire che le riparazioni o le modifiche necessarie siano state realmente eseguite, che il materiale e le lavorazioni siano soddisfacenti e che la nave sia conforme, sotto tutti gli aspetti, alle disposizioni del Protocollo e del regolamento internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare nonché alle disposizioni emanate dall'amministrazione.

La **regola 8** disciplina le **visite alle installazioni radio** e prevede le ispezioni cui sottoporre gli impianti radio (compresi quelli utilizzati nei mezzi di salvataggio) delle navi cui si applicano i capitoli VII e IX (unità con lunghezza pari o superiore a 45 metri). La periodicità delle visite ricalca quella prevista nella regola 7, salva la possibilità di decidere se fare la visita periodica in prossimità della data anniversaria del certificato o al secondo o terzo anniversario del certificato.

La **regola 9** disciplina le **visite alla struttura, alla macchina e agli equipaggiamenti**, prevedendo anche a questo riguardo le visite iniziale, di rinnovo, intermedia, annuale e addizionale, con verifiche mirate alla carena durante la visita iniziale e almeno due volte durante il periodo quinquennale di validità del certificato. In ogni caso, il periodo intercorrente tra due visite alla carena non deve superare trentasei mesi.

La **regola 10** prevede che le condizioni della nave e del suo equipaggiamento devono essere **mantenute conformi** dopo che è stata completata qualsiasi visita della nave ai sensi delle regole 7, 8 o 9, e nessun cambiamento deve essere apportato senza l'approvazione dell'amministrazione. In caso di incidenti o malfunzionamenti a bordo è posto, inoltre, a carico del comandante o dell'armatore della nave l'obbligo di avvisare l'Amministrazione, che dovrà valutare se sia necessaria una visita addizionale.

La **regola 11** prevede che dopo un'ispezione iniziale o di rinnovo a un peschereccio, con esito positivo, deve essere rilasciato un certificato denominato «**certificato internazionale di sicurezza per pescherecci**», ad eccezione delle navi esentate.

La **regola 12** stabilisce che il certificato può essere rilasciato, previa autorizzazione dell'amministrazione, **da un altro Stato parte dell'Accordo**. Qualsiasi certificato così rilasciato deve contenere una dichiarazione attestante che è stato rilasciato su richiesta del Governo dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

La **regola 13** prevede che il certificato venga rilasciato per un periodo specificato dall'amministrazione, comunque non superiore a cinque anni, stabilendo, inoltre, i **termini di validità** rispetto alla conclusione delle visite di rinnovo.

Le **regole 14, 15, 16 e 17** si riferiscono ai **modelli dei certificati** che devono essere rilasciati, stabilendo la redazione in due lingue, per l'Italia in italiano e in inglese. Si prevede, inoltre, che i certificati debbano essere prontamente disponibili a bordo per essere esaminati in qualsiasi momento e che siano accettati reciprocamente dalle parti dell'Accordo. In ambito nazionale, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, l'autorità marittima rilascia, con riferimento alle unità da pesca di lunghezza eguale o superiore a 24 metri, il certificato di conformità in attuazione del Protocollo di Torremolinos a seguito di visita secondo le modalità previste dall'articolo 7 del decreto legislativo medesimo. Il certificato ha validità di quattro anni, con obbligo di visite periodiche e intermedie. Nei porti di Paesi membri dell'Unione europea, il certificato può essere rilasciato dalle autorità locali in nome e per conto dello Stato italiano, a richiesta dell'autorità consolare, dopo avere sottoposto a visita la nave da pesca.

Il **capitolo II** è suddiviso in **15 regole** e contiene disposizioni concernenti la **costruzione, la tenuta stagna e gli equipaggiamenti**. Dette disposizioni disciplinano criteri di costruzione, le porte stagne, l'integrità dello scafo, i boccaporti, l'apertura della sala macchine e le altre aperture sul ponte, i dispositivi sonori, i portelloni, l'area di ancoraggio eccetera, definendone le caratteristiche e i requisiti minimi. Si tratta di disposizioni **già in vigore in ambito nazionale** poiché contenute nel Protocollo di Torremolinos del 1993 e applicate ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541.

Il **capitolo III** è suddiviso in **14 regole** e contiene **disposizioni riguardanti la stabilità e la navigabilità**: sono definiti parametri **già applicati in ambito nazionale** poiché contenuti nel Protocollo di Torremolinos del 1993.

Il **capitolo IV** è suddiviso in **24 regole** e contiene **disposizioni concernenti le macchine, gli impianti elettrici e i locali macchine senza guardia continua**. Vengono qui stabiliti i criteri relativi a installazioni elettriche, timoneria, locali macchine, sistema di pompaggio delle acque di sentina, protezione contro il rumore, impianti di refrigerazione per la conservazione del pescato eccetera. Anche i parametri qui definiti sono **già applicati in ambito nazionale** poiché contenuti nel Protocollo di Torremolinos del 1993 ed estesi, in attuazione della direttiva 97/70/CE, anche alle unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri dal decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541.

Il **capitolo V** contiene le **disposizioni inerenti alla protezione antincendio**, alla rilevazione degli incendi, alla loro estinzione e alla lotta antincendio ed è composto da **44 regole**. Anche in questo caso, i requisiti sono **già applicati** poiché contenuti nel Protocollo di Torremolinos del 1993.

L'Accordo ha tuttavia **aggiunto alla Regola 1 il paragrafo (1)**, che ha specificato che il capitolo, salva espressa previsione diversa, **si applica alle navi da pesca nuove di lunghezza eguale o superiore a 45 metri**.

In **ambito nazionale**, i requisiti previsti dal capitolo V sono invece estesi, ai sensi **dell'articolo 3 della direttiva 97/70/CE e del decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, a tutte le unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri**.

Il **capitolo VI** contiene le disposizioni concernenti la **protezione dell'equipaggio** e si compone di **4 regole** che disciplinano le misure generali, le aperture sul ponte, le murate e i parapetti, le scale e scalette. Le disposizioni **non sono state modificate** dall'Accordo e sono, pertanto, già contenute nel Protocollo di Torremolinos del 1993.

Il **capitolo VII** disciplina i **mezzi e i dispositivi di salvataggio** e si compone di **26 regole**.

L'Accordo ha **aggiunto tre paragrafi alla regola 5**, che disciplina il numero e la tipologia dei mezzi collettivi di salvataggio e battelli di emergenza, prevedendo ora: per le imbarcazioni o zattere di salvataggio, la possibilità di installarle su un solo lato della nave, a condizione che siano sufficienti per il doppio delle persone trasportabili e che possano essere trasferite facilmente dall'altro lato; nel caso in cui un'imbarcazione o zattera di salvataggio si perda o diventi inservibile, deve esserne disponibile un'altra da poter essere utilizzata su entrambi i lati della nave; se un battello di emergenza interferisce con il normale funzionamento della nave, l'amministrazione può ammettere apparecchi equivalenti.

In **Italia**, l'applicabilità delle suddette disposizioni è stata estesa, ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 97/70/CE, recepita dal decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, a tutte le unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri.

Il **capitolo VIII**, composto da **32 regole**, contiene le disposizioni concernenti le **procedure di emergenza, gli appelli e le esercitazioni, non modificate** dall'Accordo.

Il **capitolo IX** contiene le **disposizioni inerenti alle radiocomunicazioni** ed è composto da **16 regole**. L'Accordo ha **aggiunto** al paragrafo (2) la **possibilità di deroga** alle disposizioni del paragrafo 1 (che prevedeva l'adeguamento degli apparati in questione entro il 1° febbraio 1999), prevedendo che l'amministrazione può consentire che l'attuale sistema di radiocomunicazione continui ad essere utilizzato a bordo dei pescherecci esistenti qualora lo riconosca equivalente in relazione ai requisiti previsti.

L'applicabilità delle suddette disposizioni è stata estesa in Italia, ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 97/70/CE, recepita dal decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, a tutte le unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri.

Il **capitolo X** contiene le disposizioni concernenti le **prescrizioni relative all'installazione di sistemi e apparecchiature di navigazione a bordo delle navi** e si compone di **6 regole**, che disciplinano le apparecchiature di navigazione, le pubblicazioni nautiche, la cartografia, eccetera. Il capitolo non è stato modificato dall'Accordo.

Gli **Allegati** contengono i **nuovi modelli dei certificati** previsti.

Appendice

Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge A.C. 2345 è composto di sei articoli.

I primi due articoli contengono, rispettivamente, l'**autorizzazione alla ratifica** e l'**ordine di esecuzione**.

L'**articolo 3** individua come **autorità competente** per l'Italia il **Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto** presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Autorità
competente

L'**articolo 4** prevede che il Governo è autorizzato ad apporre, all'atto del deposito dello strumento di ratifica, la **riserva di cui all'allegato alla [decisione 2014/195/UE](#) del Consiglio**, del 17 febbraio 2014, in ottemperanza a quanto previsto nella suddetta decisione.

Come si è anticipato, l'Unione europea, pur avendo disciplinato la materia in esame, con la [decisione 2014/195/UE](#) del Consiglio, del 17 febbraio 2014, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 106 del 9 aprile 2014, ha autorizzato gli Stati membri a firmare, ratificare o aderire all'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, disponendo che all'atto della ratifica venga depositata la dichiarazione di cui all'allegato alla decisione medesima, concernente la necessità di rispettare i vincoli della pertinente legislazione dell'Unione europea (ossia la richiamata direttiva 97/70/CE), prevedendo, in sintesi, l'applicazione delle disposizioni relative alle norme di sicurezza del protocollo di Torremolinos a tutte le navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 24 metri. Il citato allegato alla [decisione 2014/195/UE](#) del Consiglio riporta la **dichiarazione da depositare a cura degli stati membri** all'atto della firma, della ratifica o dell'adesione all'Accordo di Città del capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo del 1993 relativo alla convenzione internazionale di torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca.

L'articolo 5 prevede una **clausola di invarianza finanziaria**, per la quale dall'attuazione della misura normativa non debbano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Clausola di
invarianza
finanziaria

La relazione tecnica precisa che dall'applicazione delle disposizioni della legge di autorizzazione alla ratifica dell'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, non derivano nuovi o maggiori oneri per lo Stato o per le singole Amministrazioni coinvolte. La materia oggetto dell'Accordo risulta, come anticipato, **già disciplinata dalla direttiva n. 97/70/CE**, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, direttiva che ha, altresì, esteso l'applicazione di alcune disposizioni del Protocollo e della Convenzione di Torremolinos, applicabili alle sole navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 45 metri, anche a quelle con lunghezza superiore ai 24 metri. La direttiva 97/70/CE, come modificata dalla direttiva della Commissione 18 marzo 1999, n. 1999/19/CE, è stata **recepita con il decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541**. Da quanto precede discende che essendo le disposizioni dell'Accordo, **di fatto, già vigenti in Italia**, in conseguenza del recepimento delle direttive 97/1970/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, l'intervento si caratterizza per l'**invarianza della spesa** e non richiede l'impiego di alcuna risorsa umana, strumentale e finanziaria ulteriore rispetto a quelle disponibili a legislazione vigente.

L'**articolo 6** prevede che la legge entrerà **in vigore** il giorno successivo alla sua pubblicazione nella **Gazzetta ufficiale**.

Entrata in vigore

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento s'inquadra nell'ambito della **politica estera e dei rapporti internazionali dello Stato**, ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera a) della Costituzione, materia demandata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Relazioni allegate

Il disegno di legge reca la relazione illustrativa, la relazione tecnica, l'analisi tecnico normativa, la dichiarazione di esclusione dall'AIR e lo Scambio di lettere oggetto del disegno di legge di ratifica.

