Projet ISIDE

Rapport de synthèse sur le cadre juridique de référence

1. Identification du rapport

Rapport n.	1/2019 Commandement Général du Corps de la Capitainerie du Port – Garde-côtes
Période de référence	Du 01/07/2019 au 31/10/2019

2. Identification du partenaire

Nom du partenaire	P3 – Commandement Général du Corps de la Capitainerie du Port – Garde-Côtes
Budget du partenaire	
Montant dépensé pendant la période	

3. Identification du Projet

Titre	Projet ISIDE – Innovazione per la SIcurezza DEl mare
Acronyme	ISIDE
CUP	F54D18000120006
Chef de file	Cirem – Département des Sciences Economiques et des Entreprises – Université de Cagliari -
Axe	2
Durée	31/05/2019 au 30/05/2022
Budget	€ 2.300.000,01

4. Rapport d'avancement des activités

Numéro de la phase ou de la composante : Activité T 1.1.1	**Titre de la phase ou de la composante :** Rapport de synthèse du cadre juridique de référence
Mois début : 01/07/2019	**Mois fin :** 31/10/2019
Partenaire responsable : P3 – Commandement Général du Corps de la Capitainerie du Port – Garde-Côtes	**Rôle du Partenaire pendant la phase ou la composante :** Responsable
Objectifs atteints : un cadre complet et approfondi de la règlementation internationale, européenne, nationale et locale relative au secteur de la communication mer-terre, se référant en particulier aux instruments **I**nformation and **C**ommunications **T**echnology (ensemble des méthodes et des techniques utilisées dans la transmission, la réception	

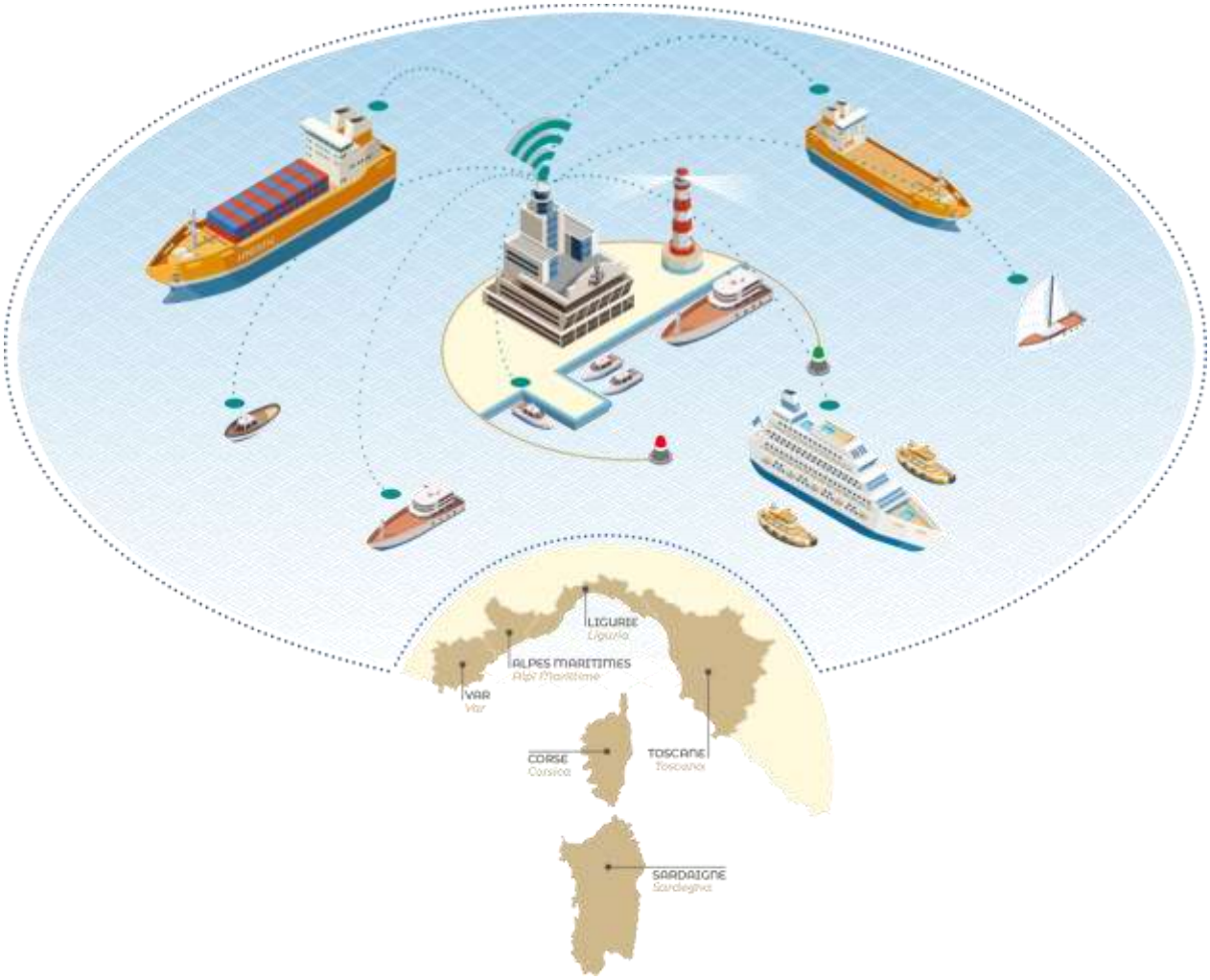
et l'élaboration de données et d'informations), ci-après ICT, a été fourni.
Activités menées : (Description détaillée) **Action 1** Recherche de la règlementation sectorielle **Action 2** Collecte et classification de la règlementation sectorielle **Action 3** Analyse de la doctrine et évolution de la jurisprudence de la règlementation sectorielle
Respect du chronogramme : le rapport a été rédigé dans les délais prévus, envoyé au partenaire chef de file (P1 - CIREM Université de Cagliari) pour être ensuite partagé/complété avec les autres partenaires impliqués (P2 – SIIT, P4 - AdSP MTS, P5 - AdSP MS, P6 - NA.VI.GO., P7 - CCI 2B, P8 – CCI V)
Prestation de services : NEGATIF
Méthodologie : Analyse de la doctrine et évolution de la jurisprudence de la règlementation sectorielle
Rencontres / Missions : NEGATIF
Produits : NEGATIF
Criticités spécifiques : NEGATIF
Respect de la règlementation en matière de marchés publics : NON APPLICABLE
Respect de la règlementation environnementale : NON APPLICABLE
Egalité des chances : NON APPLICABLE
Target Group : NON APPLICABLE

Gênes, 30/11/2019

LE CHEF DE SERVICE OPERATIONNEL
C.V. (CP) Giuseppe BONELLI

Rapport de synthèse sur le cadre juridique de référence

Analyse de la doctrine et évolution de la jurisprudence de la règlementation sectorielle



La coopération au cœur de la méditerrannée
La cooperazione al cuore del Mediterraneo

Sommaire

GLOSSAIRE 6

DROIT INTERNATIONAL 9

DROIT COMMUNAUTAIRE 13

DROIT NATIONAL 15

REGLEMENTATION LOCALE 19

Contacts **21**

GLOSSAIRE

Accès: le fait de rendre accessible des ressources ou des services d'un opérateur à certaines conditions, de manière exclusive ou non exclusive, pour la fourniture de services de communication électronique, comprenant l'accès :

- aux éléments du réseau et des ressources qui y sont liées, y compris l'accès au réseau local ;
- à l'infrastructure physique, aux systèmes logiciels pertinents, parmi lesquels les systèmes de support opérationnel ;
- aux services de traduction du numéro ou à des systèmes qui effectuent des fonctions analogues;
- aux réseaux fixes et mobiles, en particulier pour le roaming entre opérateurs mobiles ;
- aux systèmes d'accès conditionnel des services de télévision numérique;
- aux services du réseau privé virtuel.

AIS: *Automatic Identification System.*

Appareil radio électrique : un émetteur, un récepteur ou un émetteur-récepteur destiné à être appliqué dans une station radioélectrique. Dans certains cas, l'appareil radioélectrique peut être la station elle-même.

DSC: *Digital Selective Calling.*

ELT: *Emergency Locator Transmitter.*

EPIRB: de l'anglais *Emergency Position-Indicating Radio Beacon.*

Fourniture d'un réseau de communication électronique : la réalisation, la gestion, le contrôle ou la mise à disposition d'un réseau de communication électronique.

GMDSS: Global Maritime Distress Safety System, le système mondial de détresse et de sécurité en mer est un système de communication radio à couverture globale conçu pour la sécurité maritime, mais qui intègre également des fonctions de télécommunication et permet d'envoyer et de recevoir des messages en temps réel.

IALA: *International Association of Lighthouse Authorities.*

Bateau de plaisance : toute unité de plaisance dont la coque mesure entre dix et vingt-cinq mètres de long, selon la norme harmonisée UNI/EN/ISO/8666.

IMO: l'*International Maritime Organization* (OMI en français) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de développer les principes et les techniques de la navigation maritime internationale afin de promouvoir la conception et le développement du transport maritime international en le rendant plus sûr et organisé.

INMARSAT: l'*International Maritime Satellite Organization* est une société britannique du secteur des services de la téléphonie mobile par satellite.

Interconnexion : la liaison physique et logique des réseaux de communication.

Interférences nuisibles : les interférences qui compromettent le fonctionnement d'un service de radionavigation ou d'autres services de sécurité ou qui détériorent gravement, entravent ou interrompent souvent un service de radiocommunication opérant conformément aux règlementations communautaires ou nationales applicables.

Haut débit : l'environnement technologique constitué d'applications, de contenus, de services et d'infrastructures, qui permet d'utiliser des technologies numériques à un très haut niveau d'interactivité.

Motomarine (ou moto aquatique) : toute unité de plaisance dont la longueur de la coque est inférieure à quatre mètres, propulsée par un hydrojet et destinée à être actionnée par une ou plusieurs personnes assises, debout ou à genoux sur la coque, au lieu d'être à l'intérieur.

Bateau de plaisance : toute unité de plaisance à rames d'une longueur de coque inférieure ou égale à dix mètres, selon la norme harmonisée UNI/EN/ISO/8666, exception faite des motos aquatiques.

Bateau : il s'agit de l'unité définie par le Code de la navigation, avec restrictions particulières pour les unités militaires et celles appartenant aux forces de la Police d'Etat.

Navire de grande plaisance : toute unité de plaisance d'une longueur de coque supérieure à 24 mètres, selon la norme harmonisée UNI/EN/ISO/8666, et de jauge supérieure à 500 Gross Tonnage (GT) ou à 600 Tonnes de Jauge Brute (TGB).

Petits navires de plaisance : toute unité de plaisance d'une longueur de coque supérieure à 24 mètres selon la norme harmonisée UNI/EN/ISO/8666, et de jauge inférieure à 500 GT ou à 600 TGB.

NAVTEX: *NAVigational TEXt Messages.*

PLB: *Personal Locator Beacon.*

Réseau public de communication : réseau de communication électronique utilisé totalement ou principalement pour fournir des services de communication électronique accessibles au public.

Réseau téléphonique public : réseau de communication électronique utilisé pour fournir des services téléphoniques accessibles au public, qui permet de transférer des communications vocales et d'autres formes de communication, comme le télécopieur et la transmission de données, entre les points terminaux d'un réseau;

Réseaux de communication électronique: les systèmes de transmission et, éventuellement, les appareils de communication ou de routage et toutes autres ressources permettant de transmettre des signaux par câble, par radio, par fibre optique ou par d'autres dispositifs électromagnétiques, y compris les réseaux satellites, les réseaux terrestres mobiles et fixes.

SART: *Search and Rescue Transponder.*

Service de communication électronique : ces services consistent exclusivement ou essentiellement à transmettre des signaux sur les réseaux de communication électronique, y compris les services de télécommunication et les services de transmission dans les réseaux utilisés pour la diffusion circulaire radiotélévisée.

Service radioélectrique mobile maritime : service effectué entre les stations radioélectriques côtières et les stations radioélectriques de navire, ou entre stations radioélectriques de navire, auquel peuvent participer les stations radioélectriques des moyens de sauvetage et les bouées-radio de localisation des sinistres.

Service radioélectrique mobile maritime via satellite : service effectué entre stations terrestres radioélectriques côtières et stations terrestres radioélectriques de navire, ou entre stations terrestres radioélectriques de navire, auquel peuvent participer les stations radioélectriques des moyens de sauvetage et les bouées-radio de localisation des sinistres.

Station radioélectrique: un ou plusieurs émetteurs ou récepteurs ou un ensemble d' émetteurs et de récepteurs, y compris les appareils accessoires nécessaires dans un poste donné, mobile ou portable, pour assurer un service de radiocommunication ou de radioastronomie.

UIT: L'Union Internationale des Télécommunications, acronyme **ITU** (International Telecommunication Union), est une organisation internationale qui définit les normes dans le domaine des télécommunications et dans l'utilisation des ondes radio.

Unité de plaisance : toute construction de tout type et dotée de tout moyen de propulsion destinée à la navigation de plaisance.

Unité de plaisance utilisée à des fins commerciales - commercial yacht: unité de plaisance faisant l'objet de contrats de location et d'affrètement, utilisée pour l'enseignement professionnel de la navigation de plaisance, dans les centres de plongée et d'entraînement sous-marin comme unité d'appui pour les personnes pratiquant la plongée sportive ou récréative, pour assister l'amarrage des unités dans le cadre des structures dédiées à la navigation de plaisance, pour assister et remorquer les unités de plaisance.

DROIT INTERNATIONAL

Préambule

Contrairement à la règlementation intérieure, le droit international existe parce que les Etats Membres ont, de manière autonome, décidé de l'adopter, sans aucune imposition extérieure. Il repose sur une structure paritaire, c'est-à-dire qu'aucun membre ne peut avoir un rôle prédominant sur les autres. Pour que les normes internationales puissent s'appliquer à l'intérieur des Etats Membres, un acte formel appelé transposition est nécessaire. Dans le cas de la règlementation italienne, cette transposition se formalise généralement à travers un Décret du Président de la République.
Les sources du droit International se composent de la manière suivante :

- sources du droit international générales ou primaires (coutume)
- sources du droit international particulières ou secondaires (traités ou conventions internationales) ;
- sources du droit international tertiaires (délibérations des organismes créés par les accords).

Sources règlementaires

UNCLOS (MONTEGO BAY 1982) – United Nation Convention on The Law of The Sea.
La Convention des Etats Unis sur le droit de la mer établit les droits et les responsabilités des Etats pour ce qui concerne l'utilisation des mers et des océans, en définissant les lignes directives qui réglementent les négociations, l'environnement et la gestion des ressources naturelles. L'Italie a ratifié la Convention par la Loi du 2 décembre 1994, n. 689.
La Convention UNCLOS définit ponctuellement les espaces maritimes suivants : eaux intérieures, eaux territoriales, eaux archipélagiques, de la zone contigüe, de la zone économique exclusive (ZEE) et de la plate-forme continentale.
La définition d'eaux territoriales (12 milles marins à partir des lignes de base définies par les dispositions combinées de la Loi du 14/08/1974, n. 359 et du D.P.R. du 26/04/1977, n.816, a une grande importance pour le rapport en objet.

Dans le mer territoriale, l'Etat italien peut en effet exercer sa propre souveraineté et, dans le cas examiné ici, instituer des systèmes de comptes-rendus des navires (SRS) et de surveillance auxquels les navires sont obligés de participer.

SOLAS, acronyme de Safety of Life at Sea est une convention internationale de l'Organisation Maritime Internationale (IMO), dont le but est de préserver la sécurité de la navigation marchande, en particulier en ce qui concerne la sauvegarde des vies humaines en mer.
La Convention a vu le jour après la tragédie du Titanic, qui eut lieu la nuit du 14 au 15 avril 1912. Il s'agit de l'un des premiers grands accidents maritimes, le premier à être documenté par les médias et à ébranler l'opinion public dans ce domaine.
L'amendement qui a mis à jour, en 1988, le chapitre concernant les radiocommunications et remplacé le code MORSE par le GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) est particulièrement important pour le secteur de la communication. Le 1° juillet 2002, la règle 12, chapitre V de la SOLAS,

entra en vigueur. Elle jeta les bases des VTS (Vessel Traffic Service) et invita les gouvernements contractants à s'engager à créer des Centres là où le volume du trafic et le niveau de risque l'exigeaient.

STCW Convention 1995 - IMO convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.
La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, par la suite STCW, a établi que chaque état membre discipline les cours de formation du personnel naviguant national sur la base de Model Courses élaborés par l'IMO, de manière à uniformiser et à standardiser la formation nécessaire à l'accomplissement des tâches à bord.
De même, le IALA (International Association of Lighthouse Authorities) (en français, Association internationale de signalisation maritime) a développé un régime de formation pour le personnel VTS, selon des standards précis et ponctuels que le personnel employé dans le secteur doit atteindre et conserver pour pouvoir opérer dans un Centre VTS.

REGLEMENT DES TELECOMMUNICATIONS INTERNATIONALES
Le Règlement, publié par l'ITU International Telecommunication Union, l'agence des Nations Unies qui s'occupe de l'information et des technologies de la communication, est la base de toutes les règlementations du secteur rédigées par les Etats Membres. L'édition actuellement en vigueur est approuvée par le WRC (World Radiocommunication Conference).
Le Chapitre IX, Services maritimes, nécessite une attention particulière. C'est le chapitre où sont indiquées les certifications du personnel maritime qui utilise les systèmes et les techniques de radiocommunication du GMDSS.
Le Règlement analyse ensuite dans le détail certaines des composantes du système GMDSS :

- DSC (Digital Selective Calling)(en français ASN) :l'appel sélectif numérique est une fonction de sécurité importante qui peut être présente dans les appareils mobiles d'émission-réception VHF marins et dans les appareils d'émission-réception MF/HF ou des forces de police et de secours. Le système, outre les appels de détresse automatiquement transmis à toutes les stations réceptrices, peut effectuer des appels sélectifs à des stations d'urgence, de sécurité et de routine.
- L'utilisation des messages DSC contribue à limiter les difficultés que l'on rencontre lors de la communication entre sujets de langues différentes.
- NAVTEX: c'est un système International automatique, transmis sur les moyennes fréquences, d'impression directe pour l'envoi d'avertissements et de bulletins de navigation et météorologiques. Il est également utilisé pour transmettre des informations urgentes sur la sécurité aux navires dans un rayon d'environ 370 km (200 nm).
- AIS (Système d'identification automatique (SIA) : c'est un système automatique de traçage des navires, en complément des systèmes radar, dans le but d'éviter les collisions entre unités de navigation.
- INMARSAT : c'est un système de communication par satellite qui utilise un réseau de satellites géostationnaires, en mesure de garantir une couverture globale, exception faite des zones polaires.
- EPIRB – ELT – PLB : c'est un dispositif (radiophare) qui interagit directement avec le système satellite de la constellation COSPAS-SARSAT qui,

s'il est activé en cas de situation de grave danger, fournit instantanément et partout dans le monde, respectivement, la position des navires, des avions et des personnes aux stations réceptrices désignées.
- SART : il s'agit d'un transpondeur radar ("balayé" par un radar à bande X 9 GHz il génère sur l'écran radar d'un navire de secours une série de points), utilisé pour localiser un navire en détresse.

Le droit international est ensuite intégré, dans ses aspects les plus strictement opérationnels, à travers les lignes directrices (guidelines) et les résolutions (resolutions) promues par les organismes comme l'IMO, le IALA et l'ITU:

- A.857 (20) IMO - mesure de référence en matière de Vessel Traffic Services. La résolution fournit des dispositions opérationnelles pour la gestion des Vessel Traffic Services, y compris le régime participatif des navires.

- A.851 (20) IMO - contient les principes généraux des systèmes de notification et les obligations de comptes-rendus des navires (SRS ship reporting System), y compris les lignes directrices pour signaler les incidents impliquant des marchandises dangereuses, des substances nocives et/ou des pollutions marines.

- A.918 (22) IMO - Standard Marine Communication Phrases – discipline et standardise le langage utilisé dans les communications entre acteurs du monde maritime, qui doivent être précises, simples et non ambigües, de manière à éviter toute confusion et générer des erreurs.

- IALA Guideline 1089 -Provision of vessel traffic service (INS, TOS & NAS), dont le but est de fournir des indications sur les services VTS et de garantir la cohérence dans la prestation des services au niveau mondial.

- ITU-R M.493 "Digital selective-calling system for use in the maritime mobile service", et ITU-R M.541-10 "Operational procedures for the use of digital selective-calling equipment in the maritime mobile service", deux recommandations ITU relatives au système DSC.

- ITU-R M.1371-5 "Technical characteristics for an automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile frequency band", recommandation ITU relative au système AIS.

- ITU-R M.540-2 "Operational and technical characteristics for an automated direct-printing telegraph system for promulgation of navigational recommandation ITU relative au système NAVTEX.

- ITU-R M.628-3 "Technical characteristics for search and rescue radar transponders", recommandation ITU relative au système SART.

- ITU-R M.632-3 "Transmission characteristics of a satellite emergency position-indicating radio beacon (satellite EPIRB) system operating through geostationary satellites in the 1.6 Ghz band", recommandation ITU relative au système EPIRB.

- ITU-R M.828-2 "Definition of availability for radiocommunication circuits in the mobile-satellite service" recommandation ITU relative au système INMARSAT.

- ITU-R M.1170 "Morse telegraphy procedures in the maritime mobile service", recommandation ITU relative à l'utilisation du Code Morse dans les radiocommunications maritimes.

- ITU-R M.1171 "Radiotelephony procedures in the maritime mobile service" recommandation ITU relative au langage standard à utiliser dans les radiocommunications maritimes.

- ITU-R M.1172 "Miscellaneous abbreviations and signals to be used for radiocommunications in the maritime mobile service", recommandation ITU relatives aux abréviations à utiliser dans les radiocommunications maritimes.

DROIT COMMUNAUTAIRE

Préambule

Le droit communautaire se situe entre le droit "International" et le droit "National" et représente une sorte de *tertium genus* à part entière.
En effet, contrairement au règlement international, le règlement communautaire permet d'adopter des actes contraignants, et pas seulement de simples recommandations; de plus, un véritable système de sanctions peut être mis en place en cas de non-respect de ses normes, destiné non seulement aux Etats Membres mais également aux particuliers.
En résumé, les Etats Membres de l'U.E. ont renoncé – dans certains secteurs – à une partie de leurs prérogatives et de leurs pouvoirs réglementaires et administratifs, en faveur de décisions communautaires et ont, par conséquent, aligné leur propre règlement national sur le règlement européen, qui naturellement ne peut plus être en contraste avec les sources du droit communautaire.

Sources normatives

DIRECTIVE 93/75/CE (Abrogée par la directive 2002/59/CE)
Avec la directive 93/75/CE du Conseil du 13 septembre 1993, concernant les conditions minimales requises pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, en route ou en provenance de ports maritimes de la Communauté, la Commission mettait en relief l'importance du développement des systèmes d'assistance à la navigation et de contrôle du trafic maritime, ainsi que la nécessité de développer les infrastructures VTS, en en harmonisant les procédures et en incitant également les Etats membres à promouvoir un système de banques de données communes avec échange électronique des informations.

DIRECTIVE 2002/59/CE
La Directive 2002/59/CE, complétée et mise à jour par la Directive 2009/17/CE, a introduit un système de "surveillance du trafic maritime et d'information", dans l'optique d'une coopération entre les Etats Membres et la Commission. La directive européenne naît dans le but d'améliorer la sécurité des transports, la sécurité maritime et des ports, la protection de l'environnement marin et l'efficacité du trafic et des transports maritimes, et se fixe l'objectif de parvenir à ce résultat grâce à un système communautaire d'échange de données maritimes appelé "SafeSeaNet", c'est-à-dire une plateforme informatique pour l'échange d'informations relatives à l'entrée/sortie des ports, au transport de marchandises dangereuses, aux mouvements des navires et aux incidents/dysfonctionnements survenus pendant la navigation.
De plus, cette mesure établit les critères de participation des navires appartenant aux pays membres au moyen du Ship Reporting System (SRS) et du Ship Routeing, introduit la définition de "Lieu de refuge" (le port, la partie d'un port, tout autre lieu d'ancrage ou d'amarrage protégé ou encore toute autre aire protégée, retenus adéquats par un Etat Membre pour accueillir un navire en situation de danger) et, pour finir, met en évidence l'importance, pour garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, de l'utilisation de

systèmes ICT comme l'AIS (système d'identification automatique), le LRIT et le VDR.

DIRECTIVE 2010/65/UE
La Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil, datée du 20 octobre 2010, relative aux formalités de déclaration des navires qui arrivent ou partent des ports des Etats Membres, qui abroge la Directive 2002/6/CE, redéfinit la politique des transports maritimes communautaires, dessinant un espace maritime sans barrières grâce à la simplification des procédures administratives d'arrivée et de départ des navires dans les ports et introduisant le concept de *single wind*.
La Directive a permis d'atteindre les objectifs que le Livre Blanc, présenté par la Commission à l'occasion du Conseil européen de Milan de juin 1985, s'était fixés, et en tout premier lieu l'abattement des barrières physiques, des barrières techniques et des barrières fiscales entre les pays communautaires.

DIRECTIVE 2011/15/UE
La Directive 2011/15/UE du 23 février 2011, qui modifie la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil, introduit d'importantes innovations dans le système communautaire de contrôle du trafic maritime et d'information.

DIRECTIVE 2002/19/CE
La Directive 2002/19/CE du 7 mars 2002 du Parlement européen et du Conseil régit les modalités d'accès aux réseaux de communication électronique, à leurs ressources et à l'interconnexion qui existe entre eux. (directive accès).

DIRECTIVE 2002/20/CE
La Directive 2002/20/CE du 7 mars 2002 du Parlement européen et du Conseil régit les modalités de concession des autorisations pour les réseaux et les services de communication électronique (directive autorisations).

DIRECTIVE 2002/21/CE
La Directive 2002/21/CE du 7 mars 2002 du Parlement européen et du Conseil instaure un cadre réglementaire commun pour les réseaux et les services de communication électronique (directive cadre).

DIRECTIVE 2002/22/CE
La Directive 2002/22/CE du 7 mars 2002, du Parlement européen et du Conseil, concerne le service universel et les droits des usagers en matière de réseaux et de services de communication électronique (directive service universel).

DIRECTIVE 2002/77/CE
La Directive 2002/77/CE du 16 septembre 2002 de la Commission règlemente le régime de concurrence dans le marché des réseaux et des services de communication électronique.

DROIT NATIONAL

Préambule

Le règlement National concernant le secteur de la communication mer-terre, qui se réfère de manière spécifique aux instruments Information and Communications Technology, a subi de nombreuses modifications liées principalement à l'évolution technologique des appareils utilisés pour la transmission, la réception et l'élaboration des données et informations et à la prise de conscience nationale et – par la suite - communautaire et internationale, des problématiques liées à la sauvegarde de la vie humaine en mer, au développement durable, aux biodiversités et plus généralement à la protection de l'environnement marin *lato sensu*.

Sources normatives

LOI 7 mars 2001, n. 51 et ses variations ultérieures. – Dispositions pour la prévention de la pollution dérivant du transport maritime d'hydrocarbures et pour le contrôle du trafic maritime. Cette loi naît dans le but de prévenir les incidents en mer ou d'en limiter les conséquences. Elle encourage l'utilisation de bateaux-citernes à faible impact environnemental, dotés des mesures de sécurité les plus performantes ainsi que le développement de l'activité de contrôle et d'assistance du trafic maritime de marchandises qui concerne les ports italiens et les eaux situées devant les côtes nationales (lire VTS), en attribuant au Ministère des Transports et de la Navigation (aujourd'hui Ministère des Infrastructures et des Transports), en collaboration avec le Ministère de l'Environnement, le devoir d'en fixer les dispositions d'application et la gestion opérationnelle du système de contrôle du trafic maritime.

D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 et ses variations ultérieures - Approbation du règlement pour la sécurité de la navigation et de la vie humaine en mer.

Le règlement, en particulier le TITRE V, régit l'utilisation des systèmes de radiotélégraphie et radiotéléphonie pour les unités nationales.

DECRET INTERMINISTERIEL du 28 janvier 2004 et ses variations ultérieures. – Dispositions d'application du système de contrôle du trafic maritime intitulé VTS (Vessel Traffic Services), requises par la Loi n. 51/2001.
Le D.I. du 28 janvier 2004 du Ministère des Infrastructures et des Transports, en collaboration avec le Ministère de l'Environnement et de la Protection du Territoire confie la gestion opérationnelle du VTS au Corps de la Capitainerie du Port – Garde-côtes, dans le but d'augmenter la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, de favoriser l'intervention des autorités en cas d'incidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, y compris les opérations de recherches et de secours, et de fournir une assistance pour améliorer la prévention et le repérage de pollutions causées par les navires.

DECRET LEGISLATIF du 19 août 2005, n. 196 et ses variations ultérieures. – Mise en place de la directive 2002/59/CE relative à l'instauration d'un système de contrôle et d'information sur le trafic maritime.

Le Décret-loi du 19/08/2005, n. 196, (mettant en application la Directive 2002/59/CE et successivement complété et modifié par le Décret-loi du 16 février 2011, n. 18 mettant en application la Directive 2009/17/CE), a pour objectif de rendre exécutif et obligatoire le système de contrôle du trafic maritime et d'information pour les navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 300 tonnes, sauf disposition contraire. Il ne s'applique pas en effet aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial, aux navires traditionnels et aux bateaux de plaisance dont la longueur est inférieure à 45 mètres, ni aux carburants des navires inférieurs à 1000 GT, à l'avitaillement et aux équipements à disposition à bord de tous les navires.
Le règlement prévoit que les objectifs soient atteints grâce à l'utilisation des systèmes d'Information and Communications Technology suivants :

- SafeSeaNet: système communautaire pour l'échange de données maritimes développé par la Commission en coopération avec les Etats Membres pour garantir la mise en place du règlement communautaire;
- LRIT: système d'identification et de traçage à grande distance des navires visé par la règle V/19-1 de la Convention Solas;
- PMIS (Port Management Information System): système d'information pour la gestion portuaire réalisé et géré par les autorités compétentes, *single window* pour le commerce maritime de manière générale;
- VTMIS national(Vessel Traffic Management and Information System): système intégré de surveillance, de contrôle et de gestion du trafic maritime et des urgences en mer, fourni aux autorités compétentes. -

DECRET INTERMINISTERIEL du 2 mars 2012 et ses variations ultérieures. – Mesures pour limiter ou interdire le transit des navires marchands dans le but de protéger les zones sensibles des eaux territoriales.
Le Décret, signé au lendemain du tragique événement du Costa Concordia et plus connu sous le nom de PASSERA-CLINI puisqu'il fut signé par les Ministres de l'époque Corrado Clini pour l'Environnement et Corrado Passera pour le Développement Economique, dispose que "dans la zone maritime qui s'étend sur deux milles nautiques au-delà des périmètres extérieurs des parcs et aires nationaux protégés, et à l'intérieur de ces mêmes périmètres, sont interdits la navigation, l'ancrage et le stationnement des navires marchands destinés au transport de marchandises et de passagers et dont la jauge brute est supérieure à 500 tonnes ".

DECRET du 23 juillet 2012 et variations ultérieures. – Transposition de la directive 2011/15/UE de la Commission du 23 février 2011 mentionnant la modification de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.
Le Décret introduit d'importantes modifications au Décret-loi 196/2005 concernant le système communautaire de contrôle du trafic maritime et d'information.

DECRET LEGISLATIF du 1 août 2003, n. 259 et variations ultérieures. - Code des communications électroniques.
Le Code garantit les droits impératifs de la liberté des personnes lors de l'utilisation des moyens de communication électronique, ainsi que le droit à

l'initiative économique et son exercice en régime de libre concurrence, dans le secteur des communications électroniques, à l'exception des limitations dérivant des exigences liées à la défense et à la sécurité de l'Etat, de la protection civile, de la santé publique et de la protection de l'environnement ainsi qu'à la confidentialité et à la protection des données personnelles imposées par des dispositions législatives spécifiques ou par des dispositions réglementaires d'application.
Soulignons l'importance de l'alinéa V du Titre III "installation et fonctionnement de stations radioélectriques nécessitant la concession de droits d'utilisation pour les fréquences radio" (art. 126 et suivants) qui identifie le Ministère du Développement Economique comme unique organe compétent pour la délivrance et l'attribution des fréquences radio.
Le Titre V "installations radioélectriques" du Décret-loi cité, et en particulier l'Alinéa III "service radioélectrique mobile maritime" (art. 162 et suivants), établit que ce même Ministère, en collaboration avec celui des Infrastructures et des Transports, dicte les particularités techniques spécifiques que doivent posséder, à bord des navires nationaux, les stations et les appareils radioélectriques, soit de manière obligatoire conformément aux dispositions sur la sécurité de la navigation et de la vie humaine en mer ou d'autres dispositions, soit de manière facultative.
L'art. 174 attribue au commandant de bord la responsabilité de respecter toutes les règles nationales et internationales en vigueur concernant les communications électroniques et le service radioélectrique à bord de son navire. Le personnel chargé des stations radioélectriques de bord devra quant à lui être en possession des certificats d'habilitation prescrits par le règlement des radiocommunications de l'UIT, ou par les normes nationales en vigueur.
L'alinéa IV du Titre V du Décret-loi259/2003 "service radioélectrique pour les bateaux de pêche" mentionne des dispositions spécifiques pour les bateaux destinés à la pêche en mer, en leur imposant, selon le type de navigation et le tonnage de la jauge brute, l'installation à bord de stations et des équipements radioélectriques obligatoires.
De la même manière l'alinéa V "service radioélectrique pour les bateaux de plaisance" dicte des prescriptions analogues pour les unités de plaisance, renvoyant explicitement aux dispositions règlementaires du secteur en vigueur (Code de la navigation de plaisance – Décret-loi du 18 juillet 2005, n. 171 et le règlement d'application D.M. 29 juillet 2008, n. 146)

DECRET MINISTERIEL du 28/04/2009 et variations ultérieures – Instaurant le Centre VTS et la relative zone de compétence de Savone.

DECRET MINISTERIEL du 10/05/2011 et variations ultérieures – Instaurant le Centre VTS et la relative zone de compétence de Gênes.

DECRET MINISTERIEL du 28/04/2009 et variations ultérieures – Instaurant le Centre VTS et la relative zone de compétence de La Spezia.

DECRET MINISTERIEL du 02/10/2008 et variations ultérieures – Instaurant le Centre VTS et la relative zone de compétence de La Maddalena.

REGLEMENTATION LOCALE

Préambule

L'Autorité Maritime exerce normalement aussi bien des fonctions de "police administrative" au sens large (c'est—à-dire au niveau règlementaire) que des fonctions de "police de sécurité" (de manière répressive) au sens strict.
Le pouvoir normatif et règlementaire attribué au Commandant du Port Chef d'arrondissement, en tant qu'organe périphérique du Ministère des Infrastructures et des Transports, s'exerce à travers les actes types que celui-ci émane, et s'exprime notamment à travers le pouvoir d'ordonnance ex art. 59 du Règlement du Code de la Navigation :
Conformément aux articles 30, 62 et 81 du Code de la Navigation, le Chef d'arrondissement pour les ports, pour les autres espaces littoraux domaniaux et pour les eaux territoriales de sa circonscription, règlemente, si nécessaire, par ordonnance publiée dans le registre officiel :

- la répartition des étendues d'eau pour le stationnement des navires, des engins flottants et des hydravions ;
- la destination des jetées, des quais et autres points d'amarrage pour le débarquement et l'embarquement des passagers, pour le chargement et le déchargement des marchandises ;
- les horaires d'amarrage par roulements des navires et des engins flottants ;
- le service des ballasts;
- la définition de zones précises pour la construction, l'aménagement, la réparation, la démolition, le carénage et le remorquage des navires et des engins flottants ;
- le transport des personnes dans les embarcations ;
- l'utilisation de bouées, de bouées de corps mort biconiques, de caténaires et autres moyens destinés à amarrer des navires et des engins flottants;
- l'embarquement, le débarquement et le stockage des marchandises de nature dangereuse ;
- l'entrée et la sortie des navires et des engins flottants, l'amarrage et le départ des hydravions ;
- en général, tout ce qui concerne la police et la sécurité des ports, ainsi que les différentes activités qui sont effectuées dans les ports, et dans les autres zones qui font partie de la circonscription.

Le Chef d'arrondissement, sauf s'il en est décidé différemment, fixe également pour les ports et pour les autres zones de sa circonscription, si nécessaire, les tarifs des services.

Sources normatives

Ordonnance n. 222/2016 du 25 juillet 2016 et ses versions ultérieures de la Capitainerie du Port de Gênes, concernant la "Règlementation du trafic dans la zone VTS et dans la rade du Port de Gênes".

Ordonnance n. 07/2013 du 11 janvier 2013 et ses versions ultérieures de la Capitainerie du port de La Spezia, concernant la "Règlementation de la navigation et du trafic dans la rade du Port de La Spezia".

Ordonnance n. 193/2014 du 04 novembre 2014 et ses versions ultérieures de la Capitainerie du port de Savone, concernant la "Règlementation de la navigation et du séjour à l'intérieur de la zone VTS de Savone et l'utilisation de la rade de Savone – Vado Ligure"

Ordonnance n. 73/2014 du 30 juin 2014 et ses versions ultérieures de la Capitainerie du port de La Maddalena, concernant le "Pilotage conseillé dans les Bouches de Bonifacio"

Les ordonnances citées ci-dessus adaptent et rendent applicable, sans en altérer naturellement les contenus, la règlementation nationale, communautaire et internationale en fonction des multiples situations locales présentes non seulement dans la Région Ligurie, mais dans toute la péninsule italienne.

Contacts

GARDE-COTES - GENES
Giuseppe BONELLI
Tel. 0102777322
Email giuseppe.bonelli@mit.gov.it

GARDE-COTES - GENES
Andrea CACCIALUPI
Tel. 0102777430
Email andrea.caccialupi@mit.gov.it

GARDE-COTES - GENES
Nicola STASI
Tel. 0102777475
Email nicola.stasi@mit.gov.it

GARDE-COTES - GENES
Alessandro BUZZI
Tel. 0102777469
Email alessandro.buzzi@mit.gov.it

GARDE-COTES - GENES
Roberto TRUANT
Tel. 0102777393
Email roberto.truant@mit.gov.it