

# PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

---

*Documento di seduta*

17 marzo 2004

FINALE  
A5-0100/2004/Rev

\*

## RELAZIONE

sull'iniziativa del Regno di Spagna in vista dell'adozione di un atto del Consiglio che stabilisce, in base all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, la convenzione relativa alla repressione del traffico illecito di droga in alto mare da parte delle amministrazioni doganali (5382/2002 – C5-0249/2003 – 2003/0816(CNS))

Commissione per le libertà e i diritti dei cittadini, la giustizia e gli affari interni

Relatrice: Marjo Matikainen-Kallström

PE 329.933

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*I Procedura di cooperazione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*II Procedura di cooperazione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\* Parere conforme  
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo  
nei casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del  
trattato CE e dall'articolo 7 del trattato UE*
- \*\*\*I Procedura di codecisione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*\*II Procedura di codecisione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\*III Procedura di codecisione (terza lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione)

### ***Emendamenti a un testo legislativo***

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	28
OPINIONI DELLA MINORANZA .....	35
PARERE DELLA COMMISSIONE GIURIDICA E PER IL MERCATO INTERNO SULLA BASE GIURIDICA.....	36

## PAGINA REGOLAMENTARE

Con lettera del 2 giugno 2003 il Consiglio ha consultato il Parlamento, a norma dell'articolo 39, paragrafo 1 del trattato UE, sull'iniziativa del Regno di Spagna in vista dell'adozione di un atto del Consiglio che stabilisce, in base all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, la convenzione relativa alla repressione del traffico illecito di droga in alto mare da parte delle amministrazioni doganali (5382/2002 – 2003/0816(CNS)).

Nella seduta del 5 giugno 2003 il Presidente del Parlamento ha comunicato di aver deferito tale iniziativa alla commissione per le libertà e i diritti dei cittadini, la giustizia e gli affari interni per l'esame di merito e, per parere, alla commissione giuridica e per il mercato interno (C5-0249/2003).

Nella riunione del 9 luglio 2003 la commissione per le libertà e i diritti dei cittadini, la giustizia e gli affari interni ha nominato relatrice Marjo Matikainen-Kallström.

Nella riunione del 16 dicembre 2003 la commissione per le libertà e i diritti dei cittadini, la giustizia e gli affari interni ha deciso, a norma dell'articolo 63, paragrafo 2 del regolamento, di consultare la commissione giuridica e per il mercato interno sulla base giuridica della proposta d'iniziativa.

Con lettera del 22 gennaio 2004 la commissione giuridica e per il mercato interno ha informato la commissione per le libertà e i diritti dei cittadini, la giustizia e gli affari interni della sua intenzione di esprimere parere sulla base giuridica dell'iniziativa del Regno di Spagna, in conformità con l'articolo 63, paragrafo 3 del regolamento.

Nelle riunioni del 2 dicembre 2003, del 9 febbraio 2004 e del 19 febbraio 2004 la commissione ha esaminato l'iniziativa del Regno di Spagna e il progetto di relazione.

In quest'ultima riunione la commissione ha approvato il progetto di risoluzione legislativa con 24 voti favorevoli, 3 contrari e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione: Jorge Salvador Hernández Mollar (presidente), Robert J.E. Evans (vicepresidente), Johanna L.A. Boogerd-Quaak (vicepresidente), Giacomo Santini (vicepresidente), Marjo Matikainen-Kallström (relatrice), Mary Elizabeth Banotti, Michael Cashman, Carmen Cerdeira Morterero, Gérard M.J. Deprez, Koenraad Dillen, Adeline Hazan, Margot Keßler, Timothy Kirkhope, Eva Klamt, Lucio Manisco (in sostituzione di Giuseppe Di Lello Finuoli), Luís Marinho (in sostituzione di Martine Roure), Erik Meijer (in sostituzione di Ilka Schröder, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2 del regolamento), Elena Ornella Paciotti, Paolo Pastorelli (in sostituzione di Marcelino Oreja Arburúa), Hubert Pirker, Bernd Posselt, Gerhard Schmid, Olle Schmidt (in sostituzione di Baroness Ludford), Ole Sørensen (in sostituzione di Bill Newton Dunn), Patsy Sørensen, Joke Swiebel, Anna Terrón i Cusí, Maurizio Turco, Christian Ulrik von Boetticher.

Il parere della commissione giuridica e per il mercato interno sulla base giuridica è allegato.

La relazione è stata depositata il 17 marzo 2004.

## **PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO**

**sull'iniziativa del Regno di Spagna in vista dell'adozione di un atto del Consiglio che stabilisce, in base all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, la convenzione relativa alla repressione del traffico illecito di droga in alto mare da parte delle amministrazioni doganali**

**(5382/2002 – C5-0249/2003 – 2003/0816(CNS))**

### **(Procedura di consultazione)**

Il Parlamento europeo,

- vista l'iniziativa del Regno di Spagna (5382/2002)<sup>1</sup>,
  - visti l'articolo 30, paragrafo 1, lettera a), l'articolo 32 e l'articolo 34, paragrafo 2, lettera d) del trattato UE,
  - visto l'articolo 39, paragrafo 1, del trattato UE, a norma del quale è stato consultato dal Consiglio (C5-0249/2003),
  - visto il parere della commissione giuridica e per il mercato interno sulla base giuridica proposta,
  - visti gli articoli 106, 67 e 63 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per le libertà e i diritti dei cittadini, la giustizia e gli affari interni (A5-0100/2004),
1. approva l'iniziativa del Regno di Spagna quale emendata;
  2. invita il Consiglio a modificare di conseguenza l'iniziativa;
  3. invita il Consiglio ad informarlo qualora intenda discostarsi dal testo approvato dal Parlamento;
  4. chiede al Consiglio di consultarlo nuovamente qualora intenda modificare sostanzialmente l'iniziativa del Regno di Spagna;
  5. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché al governo del Regno di Spagna.

---

<sup>1</sup> GU C 45 del 10.02.03, pag. 8.

Emendamento 1  
Titolo dell'atto del Consiglio

Atto del Consiglio che stabilisce, in base all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, la convenzione relativa alla **repressione del traffico illecito di droga** in alto mare **da parte delle amministrazioni doganali**

Atto del Consiglio che stabilisce, in base **all'articolo 30, paragrafo 1, lettera a), all'articolo 32 e** all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, la convenzione relativa alla **cooperazione operativa tra le autorità competenti degli Stati membri relativa alla prevenzione, localizzazione, investigazione e prosecuzione dei reati commessi** in alto mare

*Motivazione*

*La base giuridica dell'iniziativa del Regno di Spagna, vale a dire la disposizione che definisce la competenza per adottare l'atto legislativo è, in questo caso, duplice: quella riferita alla forma giuridica della convenzione che è, di fatto, l'articolo 34, paragrafo 2, lettera d) del trattato UE, ma è essenziale indicare anche quella relativa al fondo, in questo caso gli articoli 30 e 32 del TUE.*

*A questo proposito la commissione giuridica e per il mercato interno ha espresso, in conformità con l'articolo 63, paragrafo 2 del regolamento del PE, un parere che appoggia il presente emendamento.*

*D'altra parte, in conformità con gli articoli 30 e 32 del TUE, vi è una base giuridica pertinente che consente all'UE di includere nel campo di applicazione della proposta legislativa in esame altri tipi di reato oltre a quello del traffico illecito di droga, incentrandola non solo sulle amministrazioni doganali, ma su tutte le amministrazioni competenti. In caso contrario, molti reati permarranno impuniti, con gravi rischi per la salute e la sicurezza dei cittadini dell'Unione europea.*

Emendamento 2  
Visto 1 dell'atto del Consiglio

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 34, paragrafo 2, lettera d),

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare **l'articolo 30, paragrafo 1, lettera a), l'articolo 32 e** l'articolo 34, paragrafo 2, lettera d),

<sup>1</sup> GU C 45 del 10.2.2003, pag. 8.

### Motivazione

*L'emendamento si giustifica con gli stessi argomenti esposti nella prima parte dell'emendamento relativo al titolo dell'atto.*

### Emendamento 3

Considerando 1 dell'atto del Consiglio

considerando che, **ai fini della realizzazione degli obiettivi** dell'Unione europea, gli Stati membri **ritengono che la cooperazione doganale costituisca una questione d'interesse comune che rientra nell'ambito della cooperazione prevista dal titolo VI del trattato,**

considerando che, **per realizzare l'obiettivo** dell'Unione europea **di conservare e sviluppare l'Unione quale spazio di libertà, sicurezza e giustizia, è urgente e indispensabile rafforzare la cooperazione tra gli Stati membri per prevenire, localizzare, investigare e combattere i reati commessi in alto mare e sottoporre a giudizio le persone fisiche o giuridiche responsabili degli stessi,**

### Motivazione

*Uno degli obiettivi fondamentali dell'Unione è quello di garantire ai suoi cittadini uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia nel suo intero territorio. Tuttavia, non si riuscirà a realizzare questo obiettivo se gli Stati membri non si decidono, in conformità con le possibilità legali previste dal trattato sull'Unione, a cooperare per prevenire e lottare contro la delinquenza.*

*Gli Stati membri devono cooperare al fine di facilitare la possibilità di sottoporre a giudizio le persone fisiche o giuridiche responsabili di reati commessi in alto mare, consentendo alle autorità di qualsiasi Stato membro di fermare in alto mare un'imbarcazione quando esse dispongano di fondati motivi per ritenere che in tale nave sia stato commesso o si stia commettendo un reato, e ciò a prescindere dalla bandiera battuta dall'imbarcazione in questione.*

*In effetti attualmente, in conformità con l'articolo 92 della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto marittimo (firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e oggi ratificata da 145 paesi del mondo), le imbarcazioni in alto mare sono soggette all'esclusiva giurisdizione dello Stato di bandiera. Analogamente, in conformità con l'articolo 97, paragrafo 1 della stessa convenzione, la responsabilità penale o disciplinare in cui può incorrere qualunque persona in servizio sull'imbarcazione per fatti compiuti in alto mare può essere imposta solo dalle autorità giudiziarie o amministrative dello Stato di bandiera o dalle autorità dello Stato di cui tale persona è cittadino. Inoltre, secondo il paragrafo 3 dello stesso articolo, nessuna imbarcazione può essere catturata o fermata in alto mare, neanche a fini di indagine, se non da autorità dello Stato di bandiera.*

*Ciò fa sì che molti reati possono permanere impuniti a causa dell'assenza di cooperazione tra Stati membri, con gravi conseguenze sociali ed economiche per i cittadini europei.*

Emendamento 4  
Considerando 1 della convenzione

RICHIAMANDO la necessità di intensificare gli impegni contenuti nella convenzione per la mutua assistenza doganale, firmata a Roma il 7 settembre 1967 e nella convenzione relativa alla mutua assistenza e alla cooperazione tra amministrazioni doganali fatta a Bruxelles il 18 dicembre 1997.

RICHIAMANDO la necessità di intensificare gli impegni contenuti nella convenzione per la mutua assistenza doganale, firmata a Roma il 7 settembre 1967 e nella convenzione relativa alla mutua assistenza e alla cooperazione tra amministrazioni doganali fatta a Bruxelles il 18 dicembre 1997, ***nonché la necessità di stabilire una cooperazione operativa tra le autorità competenti degli Stati membri aventi funzioni coercitive, inclusi i servizi di polizia, doganali e altri servizi specializzati, al fine di lottare contro i reati commessi in alto mare in navi battenti bandiera degli Stati membri o prive di nazionalità.***

*Motivazione*

*Nella lotta contro i reati commessi in alto mare in navi che battono bandiera di uno degli Stati membri dell'Unione europea, o senza nazionalità, devono essere utilizzate tutte le misure legali esistenti.*

*Parimenti occorre tenere in considerazione il fatto che i reati commessi non devono essere perseguiti solo dal punto di vista della violazione doganale dalla relativa amministrazione, ma dalla prospettiva generale della lotta contro la criminalità da parte di tutte le amministrazioni competenti.*

Emendamento 5  
Considerando 2 della convenzione

TENENDO PRESENTE la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, in cui è ***tra l'altro*** contemplato il diritto di inseguimento, e la convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e di sostanze psicotrope, fatta a Vienna il 20 dicembre 1988.

TENENDO PRESENTE la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, in cui è contemplato, ***all'articolo 111***, il diritto di inseguimento, e la convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e di sostanze psicotrope, fatta a Vienna il 20 dicembre 1988, ***in particolare il suo articolo 17.***

*Motivazione*

*Maggiore precisione del testo.*

Emendamento 6  
Considerando 3 della convenzione

**CONSIDERANDO che le amministrazioni doganali sono responsabili, all'interno del territorio doganale della Comunità, compreso il mare territoriale e lo spazio aereo, e specialmente nei valichi di ingresso e uscita, della prevenzione, accertamento e repressione di violazioni doganali non solamente alla normativa comunitaria, ma anche alle legislazioni nazionali, e in particolare della lotta contro il contrabbando, compreso quello di sostanze stupefacenti e psicotrope.**

**Soppresso**

*Motivazione*

*Si ritiene superfluo questo considerando nel contesto di una lotta contro i reati commessi in alto mare in navi dell'Unione in senso generale, e non solo dal punto di vista specifico delle violazioni doganali e dell'amministrazione doganale.*

Emendamento 7  
Considerando 4 della convenzione

CONSIDERANDO che a volte, nella lotta contro **il traffico di droga**, è necessario e efficace che **l'azione delle dogane si svolga fuori del territorio doganale comunitario, particolarmente** in alto mare.

CONSIDERANDO che a volte, nella lotta contro **la criminalità, risulta imprescindibile**, necessario e efficace che **le autorità competenti degli Stati membri intervengano** in alto mare.

*Motivazione*

*Coerenza con l'emendamento al considerando 3.*

Emendamento 8  
Considerando 5 della convenzione

CONSIDERANDO che l'aumento **del traffico marittimo di sostanze stupefacenti e psicotrope** costituisce una realtà che minaccia seriamente la salute e la sicurezza dei cittadini dell'Unione europea.

CONSIDERANDO che l'aumento **dei reati commessi in alto mare in navi che battono bandiera degli Stati membri dell'Unione europea, o prive di nazionalità**, costituisce una realtà che minaccia seriamente la salute e la sicurezza dei cittadini dell'Unione europea.

### Motivazione

*Non solo l'aumento del traffico illegale di droga costituisce una piaga per la società, ma anche altri reati, non meno gravi, commessi utilizzando imbarcazioni che spesso navigano impunemente in alto mare battendo bandiera di uno degli Stati membri dell'UE o prive di nazionalità.*

### Emendamento 9

Considerando 6 della convenzione

CONSIDERANDO che, in base alle forme speciali di cooperazione istituite tra gli Stati membri dell'Unione europea **sia all'interno degli stessi Stati membri sia nelle rispettive acque territoriali**, i funzionari di uno Stato membro sono legittimati ad agire nel territorio di un altro Stato membro, a volte senza autorizzazione preventiva.

CONSIDERANDO che, in base alle forme speciali di cooperazione istituite tra gli Stati membri dell'Unione europea, **in particolare dalla convenzione di attuazione dell'accordo di Schengen del 14 giugno 1985 riferita alle frontiere terrestri, nonché dalla convenzione relativa alla mutua assistenza e alla cooperazione tra amministrazioni doganali del 18 dicembre 1997<sup>1</sup>, riferita a qualunque tipo di frontiera**, i funzionari di uno Stato membro sono legittimati ad agire nel territorio di un altro Stato membro, a volte senza autorizzazione preventiva.

### Motivazione

*Sia gli articoli 40 e 41 della convenzione di applicazione dell'accordo di Schengen, riferiti alle frontiere terrestri, che l'articolo 20 della convenzione relativa alla mutua assistenza e alla cooperazione tra amministrazioni doganali, riferito a tutti i tipi di frontiere, terrestri, marittime o aeree, autorizzano i funzionari di uno Stato membro a introdursi nel territorio di un altro Stato membro per continuare la prosecuzione di una persona colta in flagrante commissione o che partecipi alla commissione di un reato. Tale prosecuzione può essere effettuata senza previa autorizzazione quando l'urgenza renda impossibile la notifica previa, o quando le autorità competenti dell'altro Stato membro non possano giungere a tempo per continuare l'inseguimento.*

### Emendamento 10

Considerando 7 della convenzione

CONVINTE che sia necessario rafforzare la cooperazione tra le **amministrazioni doganali** nella lotta contro **il traffico di droga** estendendo le possibilità di azione immediata e senza autorizzazione preventiva delle navi delle autorità competenti di uno Stato membro contro

CONVINTE che sia necessario rafforzare la cooperazione tra le **autorità competenti** nella lotta contro **la commissione di reati in alto mare** estendendo le possibilità di azione immediata e senza autorizzazione preventiva delle navi delle autorità competenti di uno Stato membro contro

---

<sup>1</sup> GU C 24 del 23.1.1998, pag. 1.

navi di un altro Stato membro, per motivi di urgenza, mentre attualmente non è possibile agire senza autorizzazione preventiva al di fuori delle acque territoriali,

navi di un altro Stato membro, per motivi di urgenza, mentre attualmente non è possibile agire senza autorizzazione preventiva al di fuori delle acque territoriali,

*Motivazione*

*L'emendamento si giustifica per coerenza con quanto esposto nella motivazione agli emendamenti presentati ai considerando 3, 4 e 5 della convenzione.*

Emendamento 11  
Articolo 1, lettera a)

a) *Nave*: qualsiasi ***natante*** che opera in alto mare, idoneo al trasporto di cose e/o persone, compresi i veicoli a cuscino d'aria, le imbarcazioni senza dislocamento e i sommergibili.

a) *Nave*: qualsiasi ***tipo di imbarcazione*** che opera in alto mare, idoneo al trasporto di cose e/o persone, compresi i veicoli a cuscino d'aria, le imbarcazioni senza dislocamento e i sommergibili.

*Motivazione*

*Precisazione del testo.*

Emendamento 12  
Articolo 1, lettera d)

d) *Violazione pertinente*: ***le violazioni*** di cui all'articolo 3.

d) *Violazione*: ***i comportamenti o atti intenzionali qualificati come reati nel diritto interno degli Stati membri o nel diritto dell'Unione europea*** di cui all'articolo 3.

*Motivazione*

*Maggiore precisione e chiarezza del testo.*

Emendamento 13  
Articolo 1, lettera e), prima frase

*Autorità doganali*: le autorità ***responsabili dell'applicazione della legislazione doganale nonché le altre autorità*** designate come competenti per

*Autorità competenti*: le autorità ***degli Stati membri*** designate come competenti per l'applicazione delle disposizioni della presente convenzione, ***inclusi i servizi di***

l'applicazione delle disposizioni della presente convenzione.

**polizia, doganali e altri servizi specializzati aventi funzioni coercitive.**

#### *Motivazione*

*Per coerenza con gli altri emendamenti proposti, e visto che il campo d'applicazione che si propone non si limita al reato del traffico illecito di stupefacenti dal punto di vista doganale, ma si estende ad altri reati gravi commessi in navi in alto mare, è logico proporre che a tale lotta partecipino, con tutti gli strumenti a loro disposizione, tutte le autorità cui sono conferite funzioni coercitive.*

#### Emendamento 14 Articolo 2

***Le amministrazioni doganali degli Stati membri dell'Unione europea si prestano la massima cooperazione reciproca al fine di eliminare il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope via mare, conformemente al diritto internazionale del mare.***

***Il fine della presente convenzione è promuovere, facilitare e definire la cooperazione operativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri aventi funzioni coercitive in connessione con la prevenzione, localizzazione, investigazione e eliminazione dei reati di cui all'articolo 3 commessi in alto mare in navi che battono bandiera di uno Stato membro o prive di nazionalità, in conformità con il diritto marittimo internazionale e nei limiti delle competenze ad esse attribuite in virtù di disposizioni nazionali o internazionali.***

#### *Motivazione*

*Si è esteso il campo d'applicazione della norma al fine da una parte di perseguire e lottare contro non solo il traffico illecito di droga, ma anche i più gravi reati commessi in alto mare in navi che battono bandiera di uno Stato membro o prive di nazionalità e, dall'altra, di utilizzare tutti gli strumenti possibili di lotta, con la partecipazione di tutte le autorità competenti degli Stati membri aventi funzioni coercitive, non solo delle amministrazioni doganali.*

#### Emendamento 15 Articolo 3

Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie affinché nel diritto nazionale siano classificati e sanzionati come violazioni i fatti ***perpetrati*** a bordo di navi o mediante qualsivoglia altra imbarcazione o natante che non siano esclusi dal campo di applicazione della presente convenzione

Ciascuno Stato membro adotta le misure, ***legislative e di altro tipo***, necessarie affinché nel diritto nazionale siano classificati e sanzionati come violazioni ***penali*** i fatti ***intenzionali commessi in alto mare*** a bordo di navi o mediante qualsivoglia altra imbarcazione o natante

a norma dell'articolo 4, e che **consistono nel possesso a fini di distribuzione, nel trasporto, trasbordo, deposito, vendita, fabbricazione o trasformazione di stupefacenti o sostanze psicotrope, conformemente alle definizioni contenute negli strumenti internazionali in materia.**

che non siano esclusi dal campo di applicazione della presente convenzione a norma dell'articolo 4, e che **navighino battendo padiglione di uno degli Stati membri o prive di nazionalità, quali definiti dalla legge dello Stato membro emittente, se in detto Stato membro il massimo della pena o della misura di sicurezza privative della libertà per tali reati è pari o superiore a tre anni per atti analoghi commessi nel territorio soggetto alla sua sovranità e riferiti ai seguenti reati::**

- a) traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope;**
- b) traffico illecito di sostanze iscritte nelle tabelle I e II della convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope, destinate alla produzione illegale di droga (precursori);**
- c) traffico illecito di armi, loro componenti, munizioni ed esplosivi;**
- d) traffico di beni culturali, compresi gli oggetti d'antiquariato e le opere d'arte;**
- e) traffico illecito di rifiuti tossici e nocivi;**
- f) traffico illecito di materiali nucleari o materiali e attrezzature destinati alla produzione di armamenti nucleari, batteriologici e chimici;**
- g) commercio transfrontaliero illegale di merci soggette a imposte;**
- h) tratta di esseri umani;**
- i) traffico clandestino di immigranti;**
- j) traffico di veicoli rubati;**
- k) traffico illecito di organi e tessuti umani o di sostanze ormonali;**
- l) violazione di diritti di proprietà industriale e contraffazione di merci;**
- m) sequestro, detenzione illegale di persone e navi e presa di ostaggi.**

## Motivazione

*In conformità con l'articolo 92 della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, del 1982, le imbarcazioni battono bandiera di un solo stato e, salvo casi eccezionali, sono soggetti in alto mare alla giurisdizione esclusiva di tale Stato. L'articolo 97 dispone quindi, al paragrafo 1, che la responsabilità penale o disciplinare in caso di abbordo o di altri incidenti verificatisi in alto mare può essere attribuita alle persone responsabili solo dalle autorità giurisdizionali o amministrative dello Stato di bandiera o dello Stato di cui tali persone hanno la cittadinanza; inoltre, al paragrafo 3, si dispone che il fermo o il sequestro della nave, anche come misura cautelare, può essere disposto solo dalle autorità dello Stato di bandiera.*

*Ciò non osta tuttavia a che, in conformità con il diritto del mare, gli Stati membri possono, se lo desiderano, accordarsi per definire una stretta cooperazione per lottare contro la criminalità in alto mare, definendo una serie di reati gravi (inclusi nell'articolo 2, paragrafo 2 della decisione quadro del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo<sup>1</sup>) commessi in alto mare, stabilendo di comune accordo le regole di competenza e giurisdizione pertinenti.*

*In tal modo, sarà legalmente possibile che una nave ufficiale di uno Stato membro possa abbordare e ispezionare in alto mare una nave battente bandiera di un altro Stato membro, o priva di nazionalità, e, se del caso, prendere le misure adeguate, quando vi siano motivi ragionevoli per sospettare che a bordo si stiano commettendo reati elencati in questo articolo, chiedendo previamente un'autorizzazione allo Stato di bandiera o, in casi eccezionali, senza autorizzazione, quando motivi urgenti lo esigano imperativamente.*

### Emendamento 16 Articolo 3 bis (nuovo)

#### **Articolo 3 bis**

##### **Responsabilità delle persone giuridiche**

**1. 1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le persone giuridiche possano essere considerate responsabili dei reati di cui all'articolo 3 quando tali reati siano commessi in alto mare per conto di esse da parte di qualunque persona che agisca a titolo personale o quale membro di un organo della persona giuridica basato su:**

**a) un potere di rappresentazione di tale persona giuridica;**

**b) un'autorità di prendere decisioni a nome di tale persona giuridica;**

---

<sup>1</sup> GU L 190 del 18.7.2002, pag. 1.

*c) un'autorità di esercitare un controllo nell'ambito di tale persona giuridica.*

*2. 2. Senza pregiudizio dei casi di cui al paragrafo 1, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le persone giuridiche possano essere considerate responsabili quando l'assenza di vigilanza o controllo da parte di una delle persone di cui al paragrafo 1 abbia reso possibile che una persona soggetta alla sua autorità commetta uno dei reati di cui all'articolo 3 per conto di una persona giuridica.*

*3. 3. La responsabilità delle persone giuridiche in virtù dei paragrafi 1 e 2 si intende senza pregiudizio dell'avvio di azioni penali contro le persone fisiche che siano autori, incitatori o complici di reati elencati nell'articolo 3.*

#### *Motivazione*

*È opportuno prevedere casi in cui nella commissione di reati possano essere implicate persone giuridiche, e attribuire loro le relative responsabilità.*

#### Emendamento 17

##### Articolo 4

Sono escluse dal campo di applicazione della presente convenzione le navi da guerra e quelle utilizzate per un servizio pubblico ufficiale di tipo non commerciale.

Sono escluse dal campo di applicazione della presente convenzione le navi da guerra, **le navi ausiliari dell'esercito e altre navi di proprietà di uno Stato o da esso utilizzate** e quelle utilizzate **in quel momento unicamente** per un servizio pubblico ufficiale di tipo non commerciale **quando si trovino in alto mare.**

#### *Motivazione*

*Si è estesa la lista di navi escluse dal campo d'applicazione della proposta legislativa.*

**Articolo 4 bis**

**Competenza**

**1. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie a dichiararsi competente per quanto concerne i reati commessi in alto mare di cui all'articolo 3:**

**a) quando il reato è commesso a bordo di una nave che batte la sua bandiera;**

**b) quando il reato è commesso da un suo cittadino o da una persona avente la residenza abituale sul suo territorio, o da una persona giuridica stabilita sul suo territorio;**

**c) quando il reato è commesso a bordo di una nave priva di nazionalità o assimilata;**

**d) quando il reato è commesso a bordo di una nave che batte bandiera di un altro Stato membro.**

**Tale competenza viene esercitata solo quando lo Stato che effettua l'intervento abbia ricevuto un'autorizzazione preventiva da parte dello Stato di bandiera o, eccezionalmente, senza autorizzazione preventiva quando l'urgenza della situazione lo renda impossibile, rendendo immediatamente conto alle autorità competenti.**

**2. Nulla di quanto disposto nella presente convenzione autorizza uno Stato membro ad esercitare nel territorio di un altro Stato giurisdizioni o funzioni che il diritto nazionale di tale Stato riserva esclusivamente alla proprie autorità.**

*Motivazione*

*Ciascuno Stato membro deve stabilire la propria competenza in materia penale in relazione con i reati commessi a bordo di navi situate in alto mare, sia che esse navighino battendo la sua bandiera, sia che lo facciano battendo bandiera di un altro Stato membro o prive di nazionalità.*

Emendamento 19  
Articolo 5, paragrafo 1

1. ***Fatte salve le disposizioni della convenzione relativa alla mutua assistenza e alla cooperazione tra amministrazioni doganali***, ciascuno Stato membro esercita la giurisdizione esclusiva per quanto riguarda le violazioni commesse nelle sue acque territoriali, marittime o interne, anche se abbiano avuto inizio o debbano essere portate a compimento in un altro Stato membro.

1. ***Fatti salvi i casi previsti dalla legislazione nazionale o internazionale in vigore***, ciascuno Stato membro esercita la giurisdizione esclusiva per quanto riguarda le violazioni commesse nelle sue acque territoriali, marittime o interne, anche se abbiano avuto inizio o debbano essere portate a compimento in un altro Stato membro.

*Motivazione*

*Oltre ai casi previsti nella convenzione di cooperazione tra le amministrazioni doganali vi sono altri casi, previsti in altre disposizioni legislative, che implicano una deroga all'esercizio della giurisdizione esclusiva.*

Emendamento 20  
Articolo 6, paragrafo 1

1. In caso vi sia il fondato sospetto che sia stata commessa una delle violazioni di cui all'articolo 3, ciascuno Stato membro riconosce agli altri Stati membri un diritto di rappresentanza, che autorizza l'intervento di imbarcazioni o aerei appartenenti alle rispettive autorità ***doganali*** nei confronti delle navi dell'altro Stato membro.

1. In caso vi sia il fondato sospetto che sia stata commessa una delle violazioni di cui all'articolo 3, ciascuno Stato membro riconosce agli altri Stati membri un diritto di rappresentanza, che autorizza l'intervento ***in alto mare*** di imbarcazioni o aerei appartenenti alle rispettive autorità ***competenti*** nei confronti delle navi dell'altro Stato membro.

*Motivazione*

*L'emendamento è motivato, mutatis mutandis, con gli stessi argomenti esposti per l'emendamento 4 al considerando 1.*

Emendamento 21  
Articolo 6, paragrafo 2

2. Nell'esercizio del diritto di rappresentanza di cui al paragrafo 1, le imbarcazioni o gli aerei ufficiali possono inseguire, fermare e abbordare la nave, esaminare i documenti, identificare e interpellare le persone che si trovano a bordo e ispezionare la nave e, se i sospetti

2. Nell'esercizio del diritto di rappresentanza di cui al paragrafo 1, le imbarcazioni o gli aerei ufficiali ***di uno Stato membro debitamente abilitati allo svolgimento di tali compiti*** possono inseguire, fermare e abbordare la nave, esaminare i documenti, identificare e

sono confermati, procedere al sequestro **della droga**, alla detenzione delle persone presunte responsabili e all'accompagnamento della nave fino al porto più vicino o più idoneo in cui essa è immobilizzata prima della sua restituzione, informando, se possibile prima oppure immediatamente dopo, lo Stato di cui la nave batte bandiera.

interpellare le persone che si trovano a bordo e ispezionare la nave **e il suo carico** e, se i sospetti sono confermati, procedere al sequestro **del corpo del reato, prendere e ottenere elementi probatori e procedere** alla detenzione delle persone presunte responsabili e all'accompagnamento della nave fino al porto più vicino o più idoneo in cui essa è immobilizzata prima della sua restituzione, informando, se possibile prima oppure immediatamente dopo, lo Stato di cui la nave batte bandiera, **cui trasmettono immediatamente una sintesi delle prove di tutte le violazioni constatate. Lo Stato membro di bandiera accusa immediatamente ricevuta di tale documentazione.**

#### *Motivazione*

*L'emendamento è coerente con l'insieme di altri emendamenti presentati in proposito, soprattutto l'emendamento 15 riferito all'articolo 3 che estende il campo d'applicazione non solo ai reati connessi al traffico illecito di droga, ma anche ad altri reati gravi, la cui definizione rientra nell'acquis dell'Unione europea in quanto sono stati inclusi nell'elenco di reati che, indipendentemente dalla doppia incriminazione, possono dar luogo alla consegna di una persona in virtù del mandato d'arresto europeo di cui alla decisione quadro del 13 giugno 2002, che entrerà in vigore per la maggior parte degli Stati membri il 1° gennaio 2004.*

#### Emendamento 22 Articolo 6, paragrafo 3

3. Questo diritto si esercita conformemente alle norme generali del diritto internazionale.

3. Questo diritto si esercita conformemente alle norme generali del diritto internazionale, **delle norme dell'Unione europea in proposito e in conformità con quanto previsto nella presente convenzione.**

#### *Motivazione*

*La competenza che concede il diritto di rappresentazione per legittimare l'intervento di una nave di uno Stato membro su una nave di un altro Stato membro deve essere esercitata in conformità con tutte le norme in vigore in questo ambito.*

Emendamento 23  
Articolo 7, paragrafo 1

1. Quando è stata adottata una misura in applicazione dell'articolo 6, *si* tiene nel debito conto la necessità di non mettere a repentaglio la vita in mare, né la sicurezza della nave e del carico, e di non ledere gli interessi commerciali e legali dello Stato di bandiera o gli interessi commerciali di terzi.

1. Quando è stata adottata una misura in applicazione dell'articolo 6, **lo Stato membro che effettua l'intervento, se del caso**, tiene nel debito conto la necessità di non mettere a repentaglio la vita in mare, né la sicurezza della nave e del carico, e di non ledere gli interessi commerciali e legali dello Stato di bandiera o gli interessi commerciali di terzi.

*Motivazione*

*Precisazione del testo, che indica il soggetto concreto dell'azione.*

Emendamento 24  
Articolo 7, paragrafo 2

2. ***In ogni caso, se*** la misura è stata adottata ***senza che emergessero elementi sospetti sufficienti per lo svolgimento dell'operazione***, lo Stato membro che l'ha svolta è considerato responsabile dei danni e perdite occasionate, ***a meno che abbia agito su richiesta dello Stato di bandiera***.

2. ***Quando*** la misura è stata adottata ***in un modo non giustificabile in conformità con la presente convenzione***, lo Stato membro che l'ha svolta è considerato responsabile dei danni e perdite occasionate.

*Motivazione*

*Ove si siano verificati danni o perdite non giustificati, la responsabilità della riparazione spetta allo Stato membro che li ha causati direttamente.*

Emendamento 25  
Articolo 7, paragrafo 2 bis (nuovo)

***2 bis. Lo Stato che interviene è tenuto a riparare ogni perdita, danno o pregiudizio subito dalle persone fisiche o giuridiche a seguito di negligenza o errori commessi nel corso dell'intervento che gli siano imputabili.***

*Motivazione*

*Si stabilisce chiaramente il principio della responsabilità dello Stato membro che effettua l'intervento.*

Emendamento 26  
Articolo 7, paragrafo 3

3. Il periodo di immobilizzazione della nave è ridotto al minimo indispensabile, e la nave è restituita allo Stato di bandiera o le deve essere consentito di navigare liberamente il più presto possibile.

3. Il periodo di immobilizzazione della nave è ridotto al minimo indispensabile **al fine di permettere di portare a buon fine l'indagine relativa alle violazioni pertinenti**, e la nave è restituita allo Stato di bandiera o le deve essere consentito di navigare liberamente il più presto possibile.

*Motivazione*

*Si spiegano le ragioni che giustificano l'immobilizzazione della nave.*

Emendamento 27  
Articolo 7, paragrafo 4

4. Le persone detenute godono degli stessi diritti di cui gode il cittadino **e in specie il diritto a un interprete e all'assistenza legale.**

4. Le persone detenute godono degli stessi diritti di cui gode il cittadino **dello Stato che esercita la sua giurisdizione competente e, in particolare, il diritto ad un giudizio imparziale in conformità con l'articolo 6 della convenzione europea per la protezione dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali del 4 novembre 1950 e con gli articoli 47 e 48 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.**

*Motivazione*

*Soprattutto è necessario rispettare i diritti fondamentali di ogni persona detenuta, a prescindere dalle circostanze della detenzione.*

Emendamento 28  
Articolo 7, paragrafo 5

5. Il periodo di detenzione è soggetto al controllo giudiziario e ai termini previsti dalla legislazione dello Stato membro che effettua l'intervento.

5. Il periodo di detenzione è soggetto al controllo giudiziario e ai termini previsti dalla legislazione dello Stato membro che effettua l'intervento. **Le persone non sospettate di aver commesso una violazione vengono immediatamente liberate e gli oggetti che non possono servire quali prove vengono restituiti.**

*Motivazione*

*Coerenza con l'emendamento precedente.*

Emendamento 29  
Articolo 8, titolo

**RINUNCIA ALLA GIURISDIZIONE**

**DISPOSIZIONI RELATIVE  
ALL'ESERCIZIO DELLA  
COMPETENZA**

*Motivazione*

*L'articolo non disciplina solo la possibilità che lo Stato di bandiera rinunci ad esercitare la sua giurisdizione prioritaria, ma copre anche altre situazioni.*

Emendamento 30  
Articolo 8, paragrafo 1

1. Ciascuno Stato membro ha giurisdizione prioritaria sulle **proprie** navi, con facoltà di rinunciarvi a favore dello Stato che effettua l'intervento.

1. Ciascuno Stato membro ha giurisdizione prioritaria sulle navi **che battono la sua bandiera**, con facoltà di rinunciarvi a favore dello Stato che effettua l'intervento.

*Motivazione*

*Precisazione del testo.*

Emendamento 31  
Articolo 8, paragrafo 2

2. Prima di porre in essere le fasi iniziali lo Stato che effettua l'intervento, trasmette allo Stato di bandiera una sintesi del materiale probatorio raccolto riguardo a tutte le violazioni pertinenti riscontrate, se possibile inviandolo per fax o altro mezzo; lo Stato di bandiera comunica entro un mese se intende esercitare la propria giurisdizione o se vi rinuncia e, se lo ritiene necessario, può anche chiedere informazioni supplementari.

2. Prima di porre in essere le fasi iniziali lo Stato che effettua l'intervento, trasmette allo Stato di bandiera una sintesi del materiale probatorio raccolto riguardo a tutte le violazioni pertinenti riscontrate, se possibile inviandolo per fax o altro mezzo; lo Stato di bandiera comunica entro un mese se intende esercitare la propria giurisdizione **prioritaria** o se vi rinuncia e, se lo ritiene necessario, può anche chiedere informazioni supplementari.

### Motivazione

*Precisazione del testo.*

#### Emendamento 32 Articolo 8, paragrafo 3

3. Trascorso il termine di cui al paragrafo 2 senza che sia stata comunicata alcuna decisione, si presume che lo Stato membro di bandiera rinunci all'esercizio della propria giurisdizione.

3. Trascorso il termine di cui al paragrafo 2 senza che sia stata comunicata alcuna decisione, si presume che lo Stato membro di bandiera rinunci all'esercizio della propria giurisdizione **prioritaria**.

### Motivazione

*Precisazione del testo.*

#### Emendamento 33 Articolo 8, paragrafo 4

4. Lo Stato di bandiera della nave che rinuncia alla giurisdizione prioritaria, invia all'altro Stato membro le informazioni e i documenti in suo possesso. Nel caso in cui decida di esercitare la propria giurisdizione, **l'altro** Stato trasmette **allo Stato che ha giurisdizione prioritaria** la documentazione e gli elementi di prova raccolti, il corpo del reato e le persone detenute.

4. Lo Stato di bandiera della nave che rinuncia alla giurisdizione prioritaria, invia all'altro Stato membro **che ha effettuato l'intervento** le informazioni e i documenti in suo possesso. Nel caso in cui **lo Stato di bandiera** decida di esercitare la propria giurisdizione **prioritaria**, **lo Stato che ha effettuato l'intervento gli** trasmette la documentazione e gli elementi di prova raccolti, il corpo del reato e le persone detenute.

### Motivazione

*Riordinamento del testo per renderlo più preciso.*

#### Emendamento 34 Articolo 8, paragrafo 6

6. La consegna delle persone detenute non comporta un procedimento formale di estradizione, essendo sufficiente un ordine di detenzione relativo alla persona interessata o un documento equivalente,

6. La consegna delle persone detenute non comporta un procedimento formale di estradizione, essendo sufficiente **l'originale o una copia certificata di** un ordine di detenzione relativo alla persona

nel rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento giuridico di ciascuna parte. Lo Stato che effettua l'intervento certifica il periodo di detenzione trascorso.

interessata o un documento equivalente, **emesso da un'autorità giudiziaria dello Stato di bandiera e, ove del caso, in conformità con la decisione quadro del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra Stati membri**<sup>1</sup> nel rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento giuridico di ciascuna parte. Lo Stato che effettua l'intervento certifica il periodo di detenzione trascorso.

#### *Motivazione*

*La decisione quadro del Consiglio relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra Stati membri entrerà in vigore il 1° gennaio 2004. Nei casi in cui la consegna sia effettuata in virtù di un mandato d'arresto europeo, essa deve essere conforme a tale legislazione.*

#### Emendamento 35 Articolo 8, paragrafo 8

**8. Fatte salve le competenze generali dei Ministeri degli Affari esteri degli Stati membri, le comunicazioni previste nella presente convenzione avvengono di norma tramite i rispettivi Ministeri della Giustizia.**

**8. Ciascuno Stato membro designa un'autorità centrale dipendente dal Ministero della giustizia incaricata di inviare, ricevere o notificare tutte le comunicazioni previste dalla presente convenzione; tale autorità dovrà funzionare ventiquattr'ore al giorno, tutti i giorni dell'anno.**

#### *Motivazione*

*Ogni Stato membro deve istituire un'autorità centrale che funzioni costantemente, ventiquattr'ore su ventiquattro e tutti i giorni dell'anno al fine di ricevere e trasmettere tutte le comunicazioni.*

#### Emendamento 36 Articolo 9, paragrafo 1

**1. Gli Stati membri convengono di risolvere le controversie sull'interpretazione o applicazione della presente convenzione, incluse quelle relative ai danni, mediante trattative**

**1. *soppresso***

---

<sup>1</sup> GU L 190 del 18.7.2002, pag. 1.

*dirette tra i rispettivi Ministeri della Giustizia e degli Affari esteri.*

*Motivazione*

*Le controversie tra Stati membri devono essere risolte in conformità al disposto dell'articolo 35 TUE.*

Emendamento 37  
Articolo 9, paragrafo 2

2. ***Se non è possibile raggiungere un accordo nel senso previsto nel paragrafo 1, la*** Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a pronunciarsi su qualsiasi controversia tra Stati membri relativa all'interpretazione o applicazione della presente convenzione, ogniqualvolta detta controversia non possa essere risolta dal Consiglio entro sei mesi dalla data alla quale esso è stato adito da uno dei suoi membri.

2. ***La*** Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a pronunciarsi su qualsiasi controversia tra Stati membri relativa all'interpretazione o applicazione della presente convenzione, ogniqualvolta detta controversia non possa essere risolta dal Consiglio entro sei mesi dalla data alla quale esso è stato adito da uno dei suoi membri.

*Motivazione*

*Coerenza con l'emendamento precedente.*

Emendamento 38  
Articolo 9, paragrafo 2 bis (nuovo)

***2 bis. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a pronunciarsi su qualsiasi controversia tra Stati membri relativa all'interpretazione o applicazione della presente convenzione.***

*Motivazione*

*È importante prevedere anche la possibilità di controversie tra Stati membri e Commissione.*

*La giurisdizione cui spetta risolvere tali controversie, a norma dell'articolo 35, paragrafo 7 del TUE, è la Corte di giustizia delle Comunità europee.*

Emendamento 39  
Articolo 9, paragrafo 3

3. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente, alle condizioni definite dai paragrafi da 4 a 7, a pronunciarsi in via pregiudiziale sull'interpretazione della presente convenzione.

3. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente, alle condizioni definite dai paragrafi da 4 a 7, a pronunciarsi in via pregiudiziale sull'interpretazione della presente convenzione ***nonché sulla validità e l'interpretazione delle sue misure di applicazione.***

*Motivazione*

*Il buon funzionamento della presente convenzione esige l'adozione di alcune misure di applicazione che concretizzino in modo dettagliato le forme di cooperazione pertinenti tra le autorità competenti degli Stati membri. L'articolo 35, paragrafo 1 TUE attribuisce alla Corte di giustizia delle Comunità europee la competenza a pronunciarsi, a titolo pregiudiziale, sulla validità e l'interpretazione delle misure di applicazione delle convenzioni.*

Emendamento 40  
Articolo 10, paragrafo 1

1. La presente convenzione è ***soggetta*** all'adozione da parte degli Stati membri secondo le rispettive norme costituzionali.

1. La presente convenzione è ***aperta*** all'adozione da parte degli Stati membri secondo le rispettive norme costituzionali.

*Motivazione*

*La convenzione è aperta all'adozione da parte degli Stati membri ed entrerà in vigore una volta che sia stata adottata da almeno la metà degli stessi, applicandosi solo a questi ultimi.*

Emendamento 41  
Articolo 10, paragrafo 2

2. Gli Stati membri notificano al ***depositario*** il completamento delle procedure richieste dalle rispettive norme costituzionali per l'adozione della presente convenzione.

2. Gli Stati membri notificano al ***Segretario generale del Consiglio*** il completamento delle procedure richieste dalle rispettive norme costituzionali per l'adozione della presente convenzione.

*Motivazione*

*Il depositario è il Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.*

Emendamento 42  
Articolo 10, paragrafo 3

3. La presente convenzione entra in vigore novanta giorni dopo la notifica di cui al paragrafo 2 da parte dello Stato, membro dell'Unione europea ***al momento dell'adozione da parte del Consiglio dell'atto che stabilisce la presente convenzione***, che procede per ultimo a questa formalità.

3. La presente convenzione entra in vigore, ***per gli Stati membri che l'hanno adottata***, novanta giorni dopo la notifica di cui al paragrafo 2 da parte dello Stato membro dell'Unione europea ***che procede per ultimo a questa formalità, e la cui notifica faccia sì che la convenzione sia stata adottata da almeno la metà degli Stati membri***.

*Motivazione*

*In conformità con l'articolo 34, paragrafo 2, lettera d) del TUE le convenzioni, salvo ove sia disposto diversamente, entrano in vigore (per gli Stati che le abbiano ratificato e lo abbiano comunicato al Consiglio) quando siano state adottate dalla metà degli Stati membri dell'Unione. Attualmente tale metà è raggiunta con la ratifica della convenzione da parte di otto Stati membri.*

## MOTIVAZIONE

### I. INTRODUZIONE: LA COOPERAZIONE NELL'UNIONE EUROPEA NELLA PROSPETTIVA DELLA PROSECUZIONE E DELLA PUNIZIONE DELLA VIOLAZIONE DOGANALE

Il 7 settembre 1976 è stata firmata a Roma la convenzione degli Stati membri della Comunità economica europea per la reciproca assistenza tra le rispettive amministrazioni doganali, nota nel linguaggio comunitario come "convenzione di Napoli I" o "convenzione di Napoli del 1967".

La convenzione era intesa a far sì che le amministrazioni doganali cooperassero reciprocamente al fine di garantire precisione nella percezione dei diritti doganali e di altri gravami sull'esportazione e l'importazione, nonché a migliorare l'efficacia della prevenzione, dell'investigazione e della prosecuzione delle violazioni delle leggi in materia doganale.

Dopo l'entrata in vigore del trattato di Maastricht firmato il 7 febbraio 1992, con il titolo VI di tale trattato la cooperazione doganale è passata ad essere una delle priorità dell'Unione europea, in base al disposto dell'articolo K.1, paragrafo 8. Anche il paragrafo 9 dello stesso articolo prevedeva la cooperazione di polizia volta alla prevenzione e alla lotta contro il terrorismo, il traffico illecito di droga e altre forme gravi di criminalità internazionale, includendo ove necessario alcuni aspetti della cooperazione doganale.

Da allora, la necessità della cooperazione doganale ha basi giuridiche ripartite in due dei tre pilastri che costituiscono l'Unione europea:

- a) nel quadro del trattato che istituisce la Comunità europea, la cooperazione doganale ha per oggetto la corretta applicazione della legislazione comunitaria in materia di dogane e aspetti agricoli;
- b) nel quadro del titolo VI del trattato sull'Unione europea, la cooperazione doganale ha per oggetto la repressione delle violazioni doganali. Si tratta quindi di individuare, investigare e perseguire le violazioni alla normativa doganale nazionale e punire e perseguire le violazioni della normativa comunitaria, soprattutto attraverso procedure penali.

A tal fine è stato necessario elaborare una nuova convenzione relativa all'assistenza reciproca e alla cooperazione tra le amministrazioni doganali per aggiornare la convenzione del 1967 alla luce del mercato unico e della soppressione dei controlli doganali alle frontiere interne, nonché dell'importante impegno delle amministrazioni doganali nella lotta contro la criminalità organizzata, come raccomandato dal Consiglio nel piano d'azione contro la criminalità organizzata sottoscritto dal Consiglio europeo di Amsterdam del giugno 1997<sup>1</sup>.

Tale convenzione è stata adottata dal Consiglio a Bruxelles il 18 dicembre 1997<sup>2</sup> ed è generalmente nota come "convenzione di Napoli II".

La convenzione di Napoli II entrerà in vigore novanta giorni dopo che tutti gli Stati membri dell'UE abbiano notificato la conclusione delle procedure previste dalle loro norme costituzionali per approvarla.

---

<sup>1</sup> GU C 251 del 15.8.1997, pag. 1.

<sup>2</sup> DO C 24 del 23.1.1998, pag. 1.

Quando entrerà in vigore la convenzione di Napoli II, la convenzione di Napoli I (o del 1967) sarà abrogata e senza effetto.

Ciò nonostante, a quasi sei anni dalla sua redazione, la convenzione di Napoli II è stata ratificata solo da dieci Stati membri (Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Spagna, Svezia e Regno Unito).

Malgrado ciò, in conformità con l'articolo 32, Francia, Germania, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito hanno deciso di cominciare ad applicare la convenzione prima della sua entrata in vigore, senza attendere che l'ultimo Stato membro finalizzi i suoi procedimenti costituzionali.

Ciò fa sì che oggi, solo nel limitato ambito della prosecuzione e della punizione delle violazioni doganali e nella limitata portata della forma giuridica delle convenzioni, alcuni Stati membri dell'Unione applicano la convenzione di Napoli I, e altri quella di Napoli II.

È quindi deplorabile constatare che, mentre il trattato di Amsterdam ha gettato le basi affinché l'Unione europea costruisca un grande spazio interno senza frontiere che ha facilitato la libera circolazione, tra l'altro, della grande criminalità finanziaria ed economica, paradossalmente esso si è mostrato incapace di trovare gli strumenti volti a garantire la sicurezza in questo stesso spazio, e fallisce al momento di trovare i meccanismi e gli strumenti adeguati per lottare contro la grande criminalità organizzata.

## II. CONVENZIONI INTERNAZIONALI DIRETTAMENTE O INDIRECTAMENTE CONNESSE ALLA LOTTA CONTRO IL TRAFFICO ILLECITO DI DROGA IN ALTO MARE

Esistono attualmente tre convenzioni internazionali che, nel loro articolato, prevedono una serie di misure che gli Stati parte devono applicare per lottare contro il traffico illecito di droga e stupefacenti svolto in alto mare. Si tratta di:

### a) **La convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982**

La convenzione, che potrebbe essere chiamata la "costituzione degli oceani", è uno degli strumenti giuridici più importanti del XX secolo, in quanto contiene le norme essenziali sul diritto internazionale del mare; essa è stata firmata da 157 Stati firmatari e ratificata da oltre 138 Stati parte, tra cui l'Unione europea.

Secondo questa convenzione, ciascuno Stato costiero ha sovranità sulla fascia di mare adiacente, che non può superare le dodici miglia marine: il cosiddetto "mare territoriale". Inoltre, lo Stato costiero può prendere le misure di controllo necessarie per prevenire violazioni delle sue leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione commesse nel suo territorio o nel suo mare territoriale, e sanzionarle; questa è chiamata la "zona contigua", e non può estendersi oltre le 24 miglia marine dalla linea di base da cui si misura la larghezza del mare territoriale. Infine, la "zona economica esclusiva" è un'area sita oltre il mare territoriale e adiacente ad esso, nella quale lo Stato costiero ha diritti sovrani ai fini dell'esplorazione, dello sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali, biologiche o non biologiche, che si trovano nelle acque soprastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo. La zona economica esclusiva non può estendersi

oltre le 200 miglia marine dalle linee di base da cui viene misurata la larghezza del mare territoriale.

Con i diritti limitati e definiti riconosciuti agli Stati costieri nelle loro "zone contigue" e "zone economiche esclusive", nessuno Stato membro può pretendere di assoggettare alla propria sovranità una parte qualunque dell'alto mare diversa dal proprio "mare territoriale".

L'alto mare è aperto a tutti gli Stati, costieri o privi di litorale, che hanno diritto a che le navi battenti la loro bandiera vi navighino liberamente, soggette alla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera.

Per quanto riguarda il traffico di droga in alto mare è importante sottolineare l'articolo 108, che prevede la cooperazione tra gli Stati per reprimerlo quando sia commesso in alto mare, e l'articolo 111, che disciplina il diritto di inseguimento di una nave straniera quando le autorità competenti di uno Stato costiero abbiano fondati motivi per ritenere che la nave abbia commesso una violazione delle leggi e regolamenti di tale Stato. Tuttavia, l'inseguimento deve iniziare quando la nave straniera, o una delle sue lance, si trova nel mare territoriale o nella zona contigua dello Stato che mette in atto l'inseguimento, e può continuare fuori dal mare territoriale o dalla zona contigua solo se si effettua senza interruzione.

#### **b) La convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope adottata a Vienna il 19 dicembre 1988**

Questa convenzione disciplina, al suo articolo 17, le misure di cooperazione che gli Stati parte devono fissare per porre fine al traffico illecito via mare; uno Stato parte può chiedere ad un altro Stato parte l'autorizzazione di abbordare una nave che batta la bandiera di quest'ultimo se ha ragionevoli motivi di sospettare che la nave si dedichi al traffico illecito di droga, di ispezionarla e di prendere le misure adeguate se si trovano prove che confermano i sospetti. Parimenti, uno Stato parte può chiedere assistenza ad un altro Stato parte se sospetta che una nave che batte la sua bandiera o che non inalbera nessuna bandiera sia utilizzata per il traffico illecito, al fine di porre termine a tale utilizzazione.

Infine, nel paragrafo 9 dello stesso articolo 17, si disciplina la possibilità che gli Stati parte concludano accordi bilaterali o regionali per rafforzare l'efficacia delle disposizioni dell'articolo.

#### **c) L'accordo del Consiglio d'Europa relativo al traffico illecito via mare che attua l'articolo 17 della convenzione delle Nazioni Unite contro il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope**

L'articolo 17 della convenzione di Vienna del 1988 tende ad estendere e precisare la portata, troppo generica, dell'articolo 108 della convenzione di Montego Bay del 1982, al fine di stabilire basi solide per una cooperazione concreta tra gli Stati parte volta a por fine al traffico illecito di droga via mare. Tuttavia, la convenzione di Vienna tace rispetto ad alcune questioni e non fornisce orientamenti precisi per garantire un'attuazione pratica ottimale. Pertanto, per guadagnare efficacia, in conformità con l'articolo 17, paragrafo 9 della convenzione di Vienna, il 31 gennaio 1995 il Consiglio d'Europa ha concluso questo accordo, entrato in vigore il 1° maggio 2000, nel quale si stabiliscono disposizioni dettagliate tra l'altro sulle relazioni giuridiche tra lo Stato che interviene e lo Stato di bandiera, le procedure di autorizzazione e il campo di applicazione, ecc. Tuttavia, ad oggi, dei quindici Stati membri dell'Unione europea solo l'Austria e la Germania hanno ratificato l'accordo.

### III. L'INIZIATIVA DEL REGNO DI SPAGNA CONCERNENTE LA CONCLUSIONE DI UNA CONVENZIONE RELATIVA ALLA REPRESSIONE DEL TRAFFICO ILLECITO DI DROGA IN ALTO MARE DA PARTE DELLE AMMINISTRAZIONI DOGANALI

L'iniziativa del Regno di Spagna limita il proprio ambito da tre punti di vista: in primo luogo, perché lo tratta solo dal punto di vista dell'amministrazione doganale, in secondo luogo, perché lo limita alle violazioni implicite nel traffico illecito della merce droga e, in terzo luogo, perché lo restringe al traffico illegale di stupefacenti che si verifica in alto mare.

Oggiorno, in conformità con la legislazione vigente in materia, quando una nave ufficiale di uno Stato membro localizza o insegue, in alto mare e dall'alto mare, una nave sospettata di traffico illegale di droga battente bandiera di un altro Stato membro, non gli è consentito intervenire sulla nave senza l'autorizzazione preventiva dello Stato membro di bandiera, come disposto in modo generico nell'articolo 108 della convenzione di Montego Bay del 1982, in modo più dettagliato all'articolo 17 della convenzione di Vienna del 1988 e, in modo prolisso, dall'accordo del Consiglio d'Europa del 31 gennaio 1995, che elabora il citato articolo 17.

Questa necessità dell'autorizzazione preventiva e il tempo necessario per ottenerla implicano che numerose operazioni di lotta contro il traffico di droga in alto mare sono destinate al fallimento, poiché il tempo di attesa dell'autorizzazione preventiva è un tempo cruciale perso per la cattura della nave sospettata di violazioni, e quando l'autorizzazione ad intervenire arriva, la nave sospetta ha già avuto il tempo di fuggire o distruggere le prove di reato, mandando a monte l'intera operazione.

Questo è lo scenario in cui va situato l'obiettivo essenziale dell'iniziativa spagnola, che è né più né meno quello di rafforzare la cooperazione tra le amministrazioni doganali dell'Unione europea nella lotta contro il traffico di stupefacenti e sostanze psicotrope, permettendo che, in situazioni particolarmente urgenti, una nave ufficiale di uno Stato membro possa intervenire in alto mare su una nave quando esistano fondati motivi di sospettare che essa venga utilizzata per il traffico illecito di stupefacenti, e che naviga battendo bandiera di un altro Stato membro, senza un'autorizzazione preventiva da parte di quest'ultimo.

Per poter valutare correttamente questa situazione è importante tenere conto del fatto che, quando una nave ufficiale insegue nel suo mare territoriale una nave sospettata di commettere un reato di traffico illecito di droga, essa può continuare l'inseguimento, per ragioni d'urgenza, senza autorizzazione preventiva:

- a) in alto mare, come previsto dall'articolo 111 della convenzione di Montego Bay;
- b) nelle acque territoriali di un altro Stato membro, quando entrerà in vigore la convenzione di Napoli.

Quando entrerà in vigore la convenzione di Napoli II sarà uno scenario possibile, e persino frequente, quello in cui una nave ufficiale di uno Stato membro che stia inseguendo nel suo mare territoriale una nave di un altro Stato membro sospettata di commettere una violazione possa continuare l'inseguimento ed effettuare l'abbordaggio nel mare territoriale di un altro Stato membro senza aver ottenuto, per ragioni di urgenza, l'autorizzazione preventiva da parte di quest'ultimo Stato membro.

Invece, se cambiamo scenario e situiamo le stesse navi in alto mare, l'inseguimento è possibile solo con l'autorizzazione preventiva dello Stato di bandiera della nave inseguita, il che porterà spesso al fallimento dell'operazione vista l'urgenza con cui si dovrà agire.

Gli Stati membri dovrebbero accettare la possibilità eccezionale che una nave ufficiale di uno Stato membro possa intervenire in alto mare su una nave che batta bandiera di un altro Stato membro anche, in casi di urgenza, senza autorizzazione preventiva di quest'ultimo, quando esistano motivi di sospettare che nella nave si commetta reato, poiché in determinate occasioni questo è l'unico modo possibile per lottare contro la grande criminalità.

D'altra parte, nell'acquis dell'Unione esistono disposizioni che consentono gli interventi di funzionari di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro, anche senza autorizzazione preventiva di quest'ultimo quando circostanze eccezionali lo impongano.

Ricordiamo, ad esempio:

- a) l'articolo 40 dell'accordo di applicazione del trattato di Schengen, che prevede la possibilità che un agente osservatore di uno Stato membro possa attraversare le frontiere terrestri di un altro Stato membro senza autorizzazione preventiva quando, per ragioni urgenti, debba continuare oltre la frontiera l'osservazione di una persona che ha presumibilmente commesso uno dei reati di cui allo stesso articolo, tra le quali il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope;
- b) l'articolo 20 della convenzione di Napoli II, che prevede la possibilità che un funzionario dell'amministrazione doganale di uno Stato membro che stia inseguendo nel territorio del proprio paese una persona colta in fragranza di uno dei reati elencati all'articolo 19 (che includono il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope) sia autorizzato a continuare l'inseguimento nel territorio dell'altro Stato membro quando le autorità di tale Stato non abbiano potuto, per motivi d'urgenza, essere avvisate previamente, e può attraversare indistintamente le sue frontiere terrestri, aeree o marittime.

#### IV. VALUTAZIONE DELL'INIZIATIVA E MOTIVAZIONE DEGLI EMENDAMENTI PROPOSTI

Dinanzi alla situazione concreta sopra descritta, la relatrice non può omettere di esprimere una prima valutazione positiva dell'iniziativa del Regno di Spagna, in quanto è volta a lottare contro la criminalità, benché il suo approccio sia incentrato, dal punto di vista dell'amministrazione doganale, sul reato del traffico illecito di droga.

La relatrice considera quindi che la proposta legislativa sia valida e innovatrice quanto al fondo del suo contenuto, e che la sua applicazione potrebbe costituire un elemento importante di lotta contro la criminalità transnazionale e aiutare a garantire meglio la sicurezza e la salute dei cittadini europei.

Tuttavia, la relatrice vuole esprimere chiaramente, in primo luogo, il suo totale disaccordo con la forma giuridica scelta dal Regno di Spagna per presentare la sua iniziativa, cioè il ricorso allo strumento giuridico della convenzione, e ciò malgrado comprenda le ragioni politiche che abbiano potuto costringerlo a questa scelta.

È evidente che la forma giuridica della convenzione non risponde più all'attuale stato di sviluppo dell'Unione europea nell'ambito della cooperazione di politica e in materia penale, che ha già superato di gran lunga lo stadio della mera cooperazione intergovernativa.

È imprescindibile che l'Unione sviluppi le sue politiche ricorrendo a forme e strumenti giuridici di carattere unilaterale non contrattuale.

Per questo, la relatrice esorta il governo del Regno di Spagna a presentare una nuova iniziativa, nella forma giuridica di una decisione quadro, che riprenda il contenuto della sua iniziativa originaria come emendata dal Parlamento europeo.

Dall'entrata in vigore del trattato di Maastricht, sono state adottate 22 convenzioni o protocolli alle stesse; solo sei di questi strumenti sono stati ratificati da tutti gli Stati membri - alcuni cinque o sei anni dopo la loro adozione da parte del Consiglio.

Quanti anni sarebbero necessari, se la proposta di convenzione in esame fosse adottata all'unanimità dal Consiglio, perché essa sia ratificata dai venticinque Stati membri dai quali l'Unione europea sarà costituita a partire dal prossimo mese di maggio? In ogni caso, un tempo troppo lungo in termini di sicurezza, il cui buon funzionamento è preteso con sempre maggiore vigore dai cittadini europei.

Fatta questa osservazione generale e mantenendo lo scenario secondo cui i fatti si verificano in alto mare tra una nave ufficiale di uno Stato membro da una parte e un'altra nave, battente bandiera di un altro Stato membro, dall'altro, la relatrice ritiene che molti aspetti del contenuto della proposta dovrebbero essere migliorati, e per questo ha tenuto a presentare ai membri della commissione i seguenti progetti di emendamento:

- a) contando su un parere favorevole in proposito della commissione giuridica, vengono proposti gli emendamenti 1 e 2 volti a introdurre gli articoli 30 e 32 del TUE come base giuridica corretta per il fondo dell'iniziativa;
- b) al fine di estendere il campo d'applicazione riferito ai tipi di cooperazione e alle autorità competenti si propongono parte dell'emendamento 1 e gli emendamenti 4, 5, 7, 10, 13, 14 e 20. La cooperazione tra le amministrazioni nella lotta contro la criminalità deve coinvolgere tutti i servizi che lottano contro la criminalità, non solo l'amministrazione doganale;
- c) affinché l'Unione europea avanzi un po' più nella costruzione di un reale spazio di sicurezza per i cittadini europei attraverso la lotta contro la criminalità, si propone di estendere il campo d'applicazione della normativa non solo al reato di traffico illegale di droga, ma anche a molti altri tipi di reato la cui importanza è sancita nell'articolo 2 della decisione quadro del Consiglio sul mandato d'arresto europeo. A questo fine, si propongono gli emendamenti 8, 12, 14, 15, 21 e 26.

Le convenzioni internazionali vigenti in materia non possono ostare a che gli Stati membri dell'Unione si uniscano per lottare in modo coordinato contro i reati commessi nelle loro navi in alto mare, stabilendo le proprie norme di comportamento nel rispetto della legalità internazionale.

- d) D'accordo con altri strumenti giuridici adottati dall'Unione europea per combattere vari tipi di criminalità, è importante prevedere anche i casi in cui persone giuridiche possano essere implicate nella commissione di reati in navi in alto mare. A questo proposito, si propone l'emendamento 16;
- e) con la proposta di emendamento 18 si vuole definire una serie di criteri di attribuzione delle competenze in vista della prosecuzione e dell'esame dei fatti connessi ai reati;

- f) con le proposte di emendamento 24 e 25 si vuole stabilire chiaramente un principio di responsabilità in caso di danni e perdite per azione ingiustificata o negligente da parte dello Stato membro che interviene; con il 27, si intende garantire tassativamente il rispetto dei diritti umani di qualunque persona detenuta; con gli emendamenti 29, 30, 31, 32 e 33 si mira a migliorare e precisare tecnicamente il testo; con gli emendamenti 36, 37, 38 e 39 si propongono le necessarie correzioni, in coerenza con l'articolo 35 del trattato sull'Unione, relative alle possibili controversie connesse all'interpretazione della convenzione.

15 marzo 2004

## **OPINIONI DELLA MINORANZA**

espresse, a norma dell'articolo 161, paragrafo 3, del regolamento da Maurizio Turco e Marco Cappato

L'iniziativa del Regno di Spagna sulla convenzione relativa alla repressione del traffico illecito di droga in alto mare da parte delle amministrazioni doganali é il frutto dell'ossessione proibizionista sulle droghe e dell'illusione che i problemi legati a queste siano risolvibili con l'ampiamento dei poteri delle dogane e delle polizie. La nostra commissione ha inoltre deciso di accogliere la proposta della relatrice volta a allargare l'applicazione della convenzione ad altri crimini, allo stesso tempo permettendo ad ulteriori organismi repressivi di intervenire.

Con questa iniziativa si decide di rafforzare ulteriormente l'armamentario proibizionista europeo, vedi la decisione quadro sul traffico di droga. Al lato pratico, inseguire le navi nei mari d'Europa per bloccare il traffico di droga porta a risultati analoghi a quelli che otterrebbe chi si cimentasse nel tentativo di svuotare il mare con un cucchiaino. Ci auguriamo non sia ancoa troppo lontano il giorno in cui, prendendo finalmente atto del fallimento clamoroso del proibizionismo, i Governi europei procedano alla legalizzazione delle droghe, unica alternativa al disastro attuale di un controllo mafioso che condanna a morte le persone dipendenti dalle droghe, rafforza la criminalità, destabilizza le istituzioni e corrompe la politica.

# PARERE DELLA COMMISSIONE GIURIDICA E PER IL MERCATO INTERNO SULLA BASE GIURIDICA

## Il Presidente

On. Jorge Salvador Hernández Mollar  
Presidente

Commissione per le libertà e i diritti dei cittadini, la giustizia e gli affari interni  
BRUXELLES

**Oggetto:** Esame della base giuridica dell'iniziativa del Regno di Spagna in vista dell'adozione di un atto del Consiglio che stabilisce la Convenzione relativa alla repressione del traffico illecito di droga in alto mare da parte delle amministrazioni doganali (C5-0249/2003 – 2003/0816(CNS))

Signor Presidente,

Con lettera del 16 dicembre 2003 la commissione per le libertà e i diritti dei cittadini, la giustizia e gli affari interni ha chiesto la verifica della base giuridica dell'iniziativa del Regno di Spagna in vista dell'adozione di un atto del Consiglio che stabilisce la Convenzione relativa alla repressione del traffico illecito di droga in alto mare da parte delle amministrazioni doganali (C5-0249/2003 – 2003/0816(CNS)).

Conformemente all'articolo 63, paragrafo 2, del regolamento la commissione giuridica e per il mercato interno è competente per l'esame della validità e della pertinenza della base giuridica dell'iniziativa del Regno di Spagna in oggetto.

L'iniziativa si fonda sull'articolo 34, paragrafo 2, lettera d), del Trattato dell'Unione europea. Tuttavia l'on. Marjo Matikainen-Kallström, relatrice della commissione competente per il merito, ritiene che l'iniziativa potrebbe basarsi sull'articolo 30, paragrafo 1, lettera a), e sull'articolo 32 del Trattato dell'Unione.

Nella giurisprudenza si constata che nell'ambito del sistema di competenze della Comunità, la scelta della base giuridica di un atto deve basarsi su elementi oggettivi suscettibili di controllo giurisdizionale. Fra tali elementi figurano in particolare lo scopo e il contenuto dell'atto<sup>1</sup>.

L'iniziativa spagnola si basa sulla necessità di "*rafforzare la cooperazione tra le amministrazioni doganali nella lotta contro il traffico di droga estendendo le possibilità di azione immediata e senza autorizzazione preventiva delle navi delle autorità competenti di uno Stato membro contro navi di un altro Stato membro, per motivi di urgenza, mentre attualmente non è possibile agire senza autorizzazione preventiva al di fuori delle acque territoriali*".

---

<sup>1</sup> Cfr. in particolare la sentenza del 23 febbraio 1999, *Parlamento contro Consiglio*, causa C-42/97, punto 36.

I considerando della convenzione che l'iniziativa spagnola vuole definire fanno riferimento ad atti di diritto pubblico internazionale in materia di reciproca assistenza tra le amministrazioni doganali e in materia di diritto del mare (considerando 1 e 2).

Per quanto riguarda il contenuto l'iniziativa spagnola si prefigge la massima cooperazione reciproca tra le amministrazioni doganali degli Stati membri " *al fine di eliminare il traffico illecito di stupefacenti e sostanze psicotrope via mare, conformemente al diritto internazionale del mare*" (articolo 2 della convenzione).

L'articolo 3 prevede l'obbligo per ciascuno Stato membro di adottare " *le misure necessarie affinché nel diritto nazionale siano classificati e sanzionati come violazioni i fatti perpetrati a bordo di navi (...) e che consistono nel possesso a fini di distribuzione, nel trasporto, trasbordo, deposito, vendita, fabbricazione o trasformazione di stupefacenti o sostanze psicotrope*".

L'articolo 6 della convenzione prevede un diritto di rappresentanza: " *In caso vi sia il fondato sospetto che sia stata commessa una delle violazioni di cui all'articolo 3, ciascuno Stato membro riconosce agli altri Stati membri un diritto di rappresentanza, che autorizza l'intervento di imbarcazioni o aerei appartenenti alle rispettive autorità doganali nei confronti delle navi dell'altro Stato membro*" (articolo 6, paragrafo 1 della convenzione).

L'articolo 7 stabilisce le garanzie dell'intervento, in particolare di " *non mettere a repentaglio la vita in mare, né la sicurezza della nave e del carico, e di non ledere gli interessi commerciali e legali dello Stato di bandiera o gli interessi commerciali di terzi*".

Nella riunione del 27 gennaio 2004, alla luce delle suddette considerazioni e su proposta del relatore per le basi giuridiche, on. François Zimeray, la commissione giuridica e per il mercato interno ha deciso all'unanimità<sup>1</sup> che la base giuridica appropriata è l'articolo 30, paragrafo 1, lettera a), l'articolo 32 e l'articolo 34, paragrafo 2, lettera b) del Trattato dell'Unione.

Gradisca, signor Presidente, i sensi della mia massima stima.

Giuseppe Gargani

---

<sup>1</sup> Erano presenti al momento della votazione: Giuseppe Gargani (presidente), Ioannis Koukiadis (vicepresidente), Lord Inglewood, Kurt Lechner, Manuel Medina Ortega, François Zimeray, Diana Wallis, Uma Aaltonen, Sir Neil MacCormick, Roy Perry.