Navigazione internazionale e protezione dell'ambiente nel Mediterraneo

Guida agli accordi internazionali

Giulietta Rak

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

ISPRA
Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

Scansionato con CamScanner

Navigazione internazionale e protezione dell'ambiente nel Mediterraneo

Guida agli accordi internazionali

Giulietta Rak

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

ISPRA
Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

"Navigazione internazionale e protezione dell'ambiente nel Mediterraneo. Guida agli accordi internazionali"
di *Giulietta Rak*

ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E LA RICERCA AMBIENTALE
Servizio tecnico-giuridico ed economico

ISPRA
Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

Realizzato grazie al contributo del

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione per la Protezione della Natura

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

Coordinatore del progetto di ricerca: *Gualtiero Bittini*
Autrice e curatrice: *Giulietta Rak*
Ha collaborato alle schede: *Dario Giardi*

Si ringrazia per la collaborazione la Divisione VI della Direzione per la Protezione della Natura
del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Le idee espresse nel volume impegnano esclusivamente l'autrice.
Il contenuto delle schede non rappresenta in alcun modo interpretazione ufficiale dei relativi atti internazionali.
Per contattare l'autrice: giulietta.rak@isprambiente.it

In copertina: dipinto ex voto di un marinaio, Basilica di Notre Dame de la Garde, Marsiglia, Francia
Foto di *Giulietta Rak*

Progetto grafico e impaginazione:
Valentina Moriconi e *Giulia Angelini*
Piazzale Gregorio VII, 10
00165 Roma

Stampa:
Tipografia Iride srl
Via della Bufalotta, 224
00139 Roma

Finito di stampare del mese di gennaio 2010

ISBN 978-88-448-0429-9

© ISPRA 2010

Indice

Nota metodologica: finalità, uso, contenuti 7

Sigle, acronimi, abbreviazioni 11

Sezione 1
L'immissione deliberata di rifiuti e sostanze in mare 13

- Nota introduttiva 15
- SCHEDA 1: Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre sostanze, 1972 (*London Convention*) 23
- SCHEDA 2: Protocollo alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti, 1996 (1996 *London Protocol*) 31
- SCHEDA 3: Protocollo per la prevenzione dell'inquinamento del mare Mediterraneo da operazioni di scarico effettuate da navi e aeromobili, 1976 (*Mediterranean Dumping Protocol*) 38
- SCHEDA 4: Protocollo per la prevenzione e l'eliminazione dell'inquinamento nel mare Mediterraneo prodotto da scarichi effettuati da navi e aerei o da incenerimento in mare, 1995 (*Dumping Protocol*, 1995 *amendments*) 44

Sezione 2
La prevenzione dell'inquinamento da navi 49

- Nota introduttiva 51
- SCHEDA 5: Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e suo Protocollo, 1973-1978 (Marpol 73/78) 61
- SCHEDA 6: Convenzione Marpol 73/78, Annesso I, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio, 1973 (*Annex I of* Marpol 73/78) 70
- SCHEDA 7: Convenzione Marpol 73/78, Annesso II, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa, 1973 (*Annex II of* Marpol 73/78) 86
- SCHEDA 8: Convenzione Marpol 73/78, Annesso III, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze nocive trasportate via mare in colli, 1973 (*Annex III of* Marpol 73/78) 98

- SCHEDA 9: Convenzione Marpol 73/78, Annesso IV, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da liquami provenienti dalle navi, 1973 (*Annex IV of* Marpol 73/78) 104
- SCHEDA 10: Convenzione Marpol 73/78, Annesso V, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti delle navi, 1973 (*Annex V of* Marpol 73/78) 110
- SCHEDA 11: Protocollo del 1997 di emendamento alla Convenzione Marpol 73/78, recante l'Annesso VI, Regole per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi, 1997 (Marpol *Annex VI*) 116
- SCHEDA 12: Convenzione internazionale per il controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi, 2001 (AFS *Convention*) 124
- SCHEDA 13: Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, 2004 (BWM *Convention*) ... 131
- SCHEDA 14: Convenzione internazionale per il riciclaggio sicuro e ambientalmente compatibile delle navi, 2009 (Hong Kong SRC) 141

Sezione 3
La cooperazione e gli interventi degli Stati nelle emergenze inquinanti in mare 149

- Nota introduttiva 151
- SCHEDA 15: Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da petrolio, 1969 (*Intervention* 1969) .. 159
- SCHEDA 16: Protocollo sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da sostanze diverse dal petrolio, 1973 (*Intervention Protocol* 1973) 163
- SCHEDA 17: Convenzione internazionale sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi, 1990 (OPRC *Convention*) 169
- SCHEDA 18: Protocollo sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in caso di incidenti inquinanti da sostanze pericolose e nocive, 2000 (OPRC-HNS *Protocol*) 176

- SCHEDA 19: Convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti delle navi, 2007 (WRC 2007) 181
- SCHEDA 20: Protocollo per la cooperazione nella lotta contro l'inquinamento del mare Mediterraneo causato da petrolio e da altre sostanze pericolose in situazioni di emergenza, 1976 (*Mediterranean Emergency Protocol*) 187
- SCHEDA 21: Protocollo sulla cooperazione per la prevenzione dell'inquinamento da navi e, in situazioni di emergenza, la lotta all'inquinamento del mar Mediterraneo, 2002 (*Mediterranean Prevention and Emergency Protocol*) 192

Sezione 4
Misure internazionali per la protezione ambientale di specifici tratti di mare: l'evoluzione degli strumenti per la sicurezza marittima e la designazione di aree speciali e di aree marine particolarmente sensibili 199

- Nota introduttiva 201
- SCHEDA 22: Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 (SOLAS 74) 211
- SCHEDA 23: Risoluzione IMO A.927(22) recante linee guida per la designazione di aree speciali ai sensi della Convenzione Marpol 73/78 e linee guida per l'identificazione e la designazione di aree marine particolarmente sensibili, 2001 221

Bibliografia essenziale e documenti 229

Nota metodologica: finalità, uso, contenuti

Oltre il 90% del commercio internazionale usa il mare per spostare le sue merci. Politiche e decisioni internazionali, comunitarie e nazionali sostengono il continuo incremento della navigazione marittima internazionale, modalità di trasporto competitiva anche per i suoi costi in costante diminuzione.

Questo uso del mare ha tra i suoi spazi strategici il mar Mediterraneo, privilegiato dalla navigazione globale come via di transito e utilizzato per i sempre più intensi scambi intra-europei e intra-mediterranei. Correlativamente alla crescita nell'uso del bacino per la navigazione internazionale commerciale, si pone con urgenza il tema della intrinseca vulnerabilità di mare e coste del Mediterraneo nonché degli strumenti giuridici, disponibili o da inventare, per preservane e tutelarne i valori ecologici, ambientali, culturali, sociali ed economici.

La cooperazione tra gli Stati ha uniformato attraverso accordi globali numerosi comportamenti, requisiti e pratiche della navigazione internazionale al fine di ridurne l'inquinamento o gli impatti ambientali e di sostenere la concorrenza internazionale nel settore marittimo. Elaborati per la maggior parte nell'Organizzazione Marittima Internazionale, tali accordi multilaterali sono in generale poco conosciuti al di fuori del mondo degli addetti ai lavori. Né è d'aiuto alla diffusione della loro conoscenza l'elevato contenuto tecnico di gran parte delle disposizioni, non immediatamente accessibile per l'interprete giuridico, giurisdizionale, amministrativo. Molti degli accordi sono anche poco conoscibili, perché i loro testi, costantemente aggiornati dai negoziati internazionali, sono disponibili solo a pagamento. Eppure tali norme internazionali costituiscono i principali strumenti a disposizione per la difesa delle coste e dei mari italiani dagli impatti e dagli inquinamenti derivanti dalla navigazione internazionale.

In questo contesto, il progetto della Guida risponde in primo luogo all'obiettivo di facilitare l'accesso alla materia ad un numero più ampio di operatori (giuridici, amministrativi, tecnici nonché di studiosi e studenti) attraverso una sintesi degli strumenti giuridici internazionali in questione a tal fine organizzati sistematicamente per materia trattata.

Tale tentativo di sistematizzazione intende inoltre sostenere una riflessione critica e propositiva sull'emergente conflittualità tra l'aumentato uso del mare per la navigazione e la necessaria conservazione delle sue qualità e dei suoi equilibri, condizione tra l'altro dello sviluppo di usi ulteriori e diversi, dal turismo alla pesca. Il rafforzamento della prospettiva ambientale ed ecologica nelle istituzioni e nella loro organizzazione è infatti indispensa-

bile per la concreta efficacia delle norme a tutela dei nostri mari.

La Guida raccoglie le schede relative ai principali atti di diritto internazionale firmati dall'Italia - 22 accordi multilaterali, ad applicazione globale o della regione mediterranea, e una Risoluzione dell'Assemblea dell'IMO - che coniugano navigazione marittima internazionale e protezione dell'ambiente.

I materiali giuridici sono organizzati in quattro sezioni, dedicate alle specifiche fonti di inquinamento o di impatto ambientale che sono oggetto della disciplina internazionale: l'inquinamento da immissione o *dumping* di rifiuti in mare, l'inquinamento da navi, la riduzione degli inquinamenti connessi alle emergenze e le opzioni internazionali per la protezione di tratti di mare di particolare vulnerabilità. La Guida non include né le convenzioni internazionali in materia di responsabilità e risarcimento né il diritto dell'Unione Europea.

L'organizzazione in sezioni segue il contenuto materiale degli accordi, privilegiando la prospettiva ambientale per risaltare la coerenza delle problematiche e dei temi posti dalle diverse discipline. Le sezioni mantengono anche una certa corrispondenza giuridica con le disposizioni sulla protezione e preservazione dell'ambiente marino della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. Per ciascuna sezione, una nota introduttiva consente di approfondire l'evoluzione, il contesto, i collegamenti e fornisce alcune chiavi di interpretazione unitaria e prospettica delle materie trattate.

Per quanto riguarda gli atti giuridici internazionali, ogni scheda è articolata in sei parti.

Una prima parte contiene le principali informazioni sull'accordo (titolo ufficiale in lingua inglese, luogo e data di adozione, abbreviazione ufficiale, lingue ufficiali e depositario). Le denominazioni abbreviate sono quelle ufficialmente definite in sede di Organizzazione Marittima Internazionale o dalle Parti contraenti lo specifico accordo multilaterale. Seguono le informazioni sullo stato giuridico dell'accordo (aggiornate al 30 novembre 2009): numero ed elenco degli Stati parte, condizioni e data dell'entrata in vigore, provvedimento nazionale di ratifica e data dell'entrata in vigore per l'Italia.

La parte relativa all'"Organizzazione internazionale di riferimento" individua gli organi od organismi internazionali e le funzioni da questi esercitate in relazione all'accordo o alla sua attuazione. Sono inclusi i loro indirizzi ed i riferimenti web e telefonici.

La parte "Articolato e principali contenuti" contiene la sintesi delle disposizioni dell'atto in questione. Si apre con la descrizione sintetica della struttura dell'atto (numero di articoli, parti, capitoli e/o allegati e appendici). Prosegue con la sintesi degli elementi utili ad identificarne il campo d'applicazione (A): la tipologia di navi e/o spazi marini cui si applicano le disposizioni (A.1.) e le sostanze o fonti inquinanti considerate (A.2.). Dovrebbe risultare così semplificato il lavoro di chi volesse valutare rapidamente la rilevanza dell'accordo rispetto ad una fattispecie concreta.

Segue la sintesi delle principali disposizioni dell'atto giuridico e dei suoi eventuali allegati o appendici (B). Il contenuto della norma internazionale va ovviamente sempre verificato e valutato nel suo contesto originale e nella lingua ufficiale. Si avverte, peraltro, che, per esigenze redazionali, molte disposizioni sono state sintetizzate come se configurassero direttamente obblighi a carico degli individui. Per quanto riguarda le terminologie tec-

niche, sono state privilegiate quelle più aderenti al testo in lingua inglese, tenendo conto della necessità di rendere comprensibile il testo anche a non specialisti. Nei casi in cui le leggi di ratifica italiane hanno incluso traduzioni non ufficiali degli accordi si è preferito utilizzare tali terminologie.

La parte "Principali modifiche e attuazioni internazionali" contiene i riferimenti ai principali emendamenti intervenuti (data di adozione, oggetto dell'emendamento, data di entrata in vigore) e ai principali atti internazionali che uniformano o facilitano l'attuazione nazionale dell'accordo stesso.

La parte "Note" contiene, ove rilevanti, le informazioni sui collegamenti con altre schede del volume o con altri atti di diritto multilaterale.

La parte "Testi su web" contiene informazioni sulla reperibilità dei testi, ufficiali e non ufficiali, su internet.

Sigle, acronimi e abbreviazioni

Accordo RAMOGE:	Accordo relativo alla protezione dell'ambiente marino e costiero di una zona del Mare Mediterraneo
AFS Convention:	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships
Barcelona Convention:	Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean
Basel Convention:	Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal
BWM Convention:	International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments
Convenzione di Montego Bay:	United Nations Convention on the Law of the Sea
COLREG:	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
DOALOS-UN:	Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea-United Nations
EEZ:	Economic Exclusive Zone
GEF:	Global Environment Facility
GESAMP:	Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Environmental Protection
GPA:	Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities
G.U.:	Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana
G.U.U.E:	Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea
IAEA:	International Atomic Energy Agency
ILO:	International Labour Organization
IMO:	International Maritime Organization
ITOPF:	International Tanker Owners Pollution Federation
IUCN-ELC:	International Union for Conservation of Nature-Environmental Law Centre
LEG Committee:	Legal Committee (International Maritime Organization)
LC 1972:	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter

LC PROT 1996:	1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter
Marpol 73/78:	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto
MCSD:	Mediterranean Commission on Sustainable Development
Mediterranean Dumping Protocol:	Protocol for the Prevention and Elimination of Pollution in the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft or Incineration at Sea
MEDPOL:	Programme for the Assessment and Control of Marine Pollution in the Mediterranean Region
MEDU:	Mediterranean Action Plan Coordinating Unit
MEPC:	Marine Environment Protection Committee (International Maritime Organization)
MSC:	Maritime Safety Committee (International Maritime Organization)
Oilpol:	Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil
Offshore Protocol:	Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and its Subsoil
OPRC Convention:	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation
OPRC-HNS Protocol:	Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances
PSSA:	Particularly Sensitive Sea Area
RAMOGEPOL Plan:	Piano d'intervento per la lotta contro gli inquinamenti accidentali dell'Accordo RAMOGE
REMPEC:	Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea
SOLAS 74:	International Convention for the Safety of Life at Sea
SRC 2009:	Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships
UNCED:	United Nations Conference on Environment and Development
UNCLOS:	United Nations Conference on the Law of the Sea
UNDP:	United Nations Development Programme
UNEP:	United Nations Environment Programme
UNEP/MAP:	United Nations Environment Programme/Mediterranean Action Plan
UNEP/WCMC:	United Nations Environment Programme/World Conservation Monitoring Centre
WRC 2007:	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks
ZEE:	Zona Economica Esclusiva

SEZIONE 1
L'immissione deliberata di rifiuti e sostanze in mare

Nota introduttiva

SCHEDA 1:
Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre sostanze, 1972 (*London Convention* 1972)

SCHEDA 2:
Protocollo alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall' immersione di rifiuti, 1996 (1996 *London Protocol*)

SCHEDA 3:
Protocollo per la prevenzione dell' inquinamento del mare Mediterraneo da operazioni di scarico effettuate da navi e aeromobili, 1976 (*Mediterranean Dumping Protocol*)

SCHEDA 4:
Protocollo per la prevenzione e l' eliminazione dell' inquinamento nel mare Mediterraneo prodotto da scarichi effettuati da navi e aerei o da incenerimento in mare, 1995 (*Dumping Protocol*, 1995 *amendments*)

Nota introduttiva

La Sezione 1 raccoglie i principali accordi internazionali in materia di scarico in mare - o immersione, o immissione[1] - di materiali, sostanze e rifiuti da navi e aeromobili, in lingua inglese "dumping". La materia è oggetto di due accordi multilaterali a carattere globale (la Convenzione di Londra del 1972[2] e il suo Protocollo del 1996[3]) e, per l'area del mare Mediterraneo, di un accordo multilaterale ad applicazione regionale (il Protocollo del 1976 alla Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo[4]) sostanzialmente modificato nel 1995[5]. Altri accordi multilaterali in vigore sulla materia - che si applicano a regioni marine diverse dal Mediterraneo - non sono stati inclusi nel presente volume[6].

Immissioni in mare di materiali e scarichi derivanti dalla normale operatività delle navi. Per molti secoli lo scarico in mare dalle navi di materiali di ogni sorta ha costituito una pratica abituale, nel quadro di una generale percezione degli spazi marini come luoghi distanti e in grado di assorbire in maniera illimitata. Molti di questi scarichi avevano origine da esigenze della stessa navigazione o erano legate alla sua speditezza e sicurezza: così il caricare e scaricare la zavorra per la stabilità e manovrabilità della nave, l'eliminazione veloce dei rifiuti prodotti a bordo o la pulizia delle cisterne nel corso dell'avvicinamento ai porti per il trasporto di nuovi e diversi carichi.

Nel corso del '900, le proporzioni e le conseguenze degli scarichi in mare sull'ambiente e sulle economie costiere sono diventate fonte di allarme sociale ed economico. L'industrializzazione e lo sviluppo dell'economia globalizzata hanno significato un massiccio ricorso alla modalità marittima per il trasporto internazionale di merci, incrementandone ogni sorta di impatti. Alla pratica degli scarichi connessi alla normale operatività delle navi si è affiancata quella, non collegata con il fatto tecnico del navigare, di caricare sulle navi materiali e sostanze (dai rifiuti industriali ai materiali di dragaggio) allo scopo di disfarsi degli stessi in modo economicamente sostenibile e vantaggioso. Inoltre, con lo sviluppo delle normative ambientali sullo smaltimento dei rifiuti, che implicano procedure particolarmente onerose, lo scarico in mare è diventato spesso un sistema facile per liberarsi illegalmente degli stessi, anche quando di natura pericolosa.

---

[1] *Tali diversi termini sono stati utilizzati nelle leggi italiane di autorizzazione alla ratifica ed esecuzione degli accordi internazionali sulla materia. La definizione di "dumping" è contenuta nel testo degli accordi.*
[2] *Scheda n. 1.*
[3] *Scheda n. 2.*
[4] *Scheda n. 3.*
[5] *Scheda n. 4.*
[6] *Si ricordano, tra gli altri: il "Protocol for the Prevention of Pollution of the South Pacific Region by Dumping" (1986), la "Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic" (OSPAR Convention, 1992) e il "Protocol on the Protection of the Black Sea Marine Environment against Pollution by Dumping" (1992).*

Già negli anni '20 alcuni paesi - il Regno Unito e gli Stati Uniti - avevano adottato, a protezione delle coste e delle risorse del loro mare territoriale, norme per regolare lo scarico in mare dei materiali risultanti dai dragaggi portuali mentre, a livello internazionale, si è giunti ad una disciplina globale della materia solo nei primi anni '70. Il diritto convenzionale ha distinto da subito la disciplina internazionale degli scarichi collegati alla normale operatività delle navi mercantili[7] - compresi i casi di emergenza[8] - da quella dell'immissione o *dumping*, vale a dire degli scarichi effettuati in maniera deliberata o intenzionale caricando sulle navi materiali o sostanze con il mero proposito di disfarsi delle stesse.

La prima definizione di "dumping" è stata fornita dalla Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti e altre sostanze, denominata *London Convention* (scheda n. 1) e ribadita nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare[9]. Quest'ultima convenzione definisce l'immissione in mare "ogni scarico volontario in mare di rifiuti o altri materiali da parte di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali" e "ogni affondamento volontario in mare di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali". Il concetto esclude le immissioni fortuite, quelle legate alla normale operatività della nave (tranne quando la funzione della nave è proprio lo smaltimento delle sostanze) nonché la deposizione in mare di materiali per fini diversi dallo smaltimento, sempre che non sia contraria agli scopi della convenzione stessa[10]. E' da segnalare, peraltro, che tale definizione è stata sostanzialmente ripresa da tutti gli accordi riportati nella presente sezione[11].

Nel 1972, la *London Convention* ha regolato per la prima volta a livello globale la pratica del *dumping* in mare stabilendo il divieto di scarico di alcune sostanze inquinanti individuate da una lista, cosiddetta "lista nera", mentre per altre sostanze, elencate nella cosiddetta "lista grigia", ha disposto l'obbligo di autorizzazione preventiva dello scarico, generale o specifica. Sono di particolare rilievo una serie di modifiche e decisioni intervenute nel corso degli anni, che hanno imposto progressivamente il divieto di scarico in mare dei rifiuti industriali più pericolosi, il divieto di incenerimento in mare nonchè la moratoria dello scarico di rifiuti radioattivi. Il regime giuridico globale così stabilito è stato modificato, in maniera estremamente significativa, nel 1996, con la firma di un protocollo, il *London Protocol* (scheda n. 2), che sostituisce la convenzione nei rapporti fra gli Stati contraenti entrambi gli strumenti.

Il *London Protocol* ha fortemente innovato il quadro giuridico globale, improntandolo

---

[7] *Gli scarichi connessi alla normale operatività delle navi sono disciplinati dalla Convenzione Marpol 73/78 che distingue tra lo scarico di sostanze e residui del carico (Annessi I e II, schede n. 6 e n. 7), lo scarico di liquami e acque nere (Annesso IV, scheda n. 9), lo scarico di rifiuti prodotti dalle navi (Annesso V, scheda n. 10). Una specifica convenzione regola gli scarichi delle acque di zavorra non contaminate dai residui del carico ma in grado di essere nocive per la presenza di microrganismi patogeni o tossici o di specie aliene (scheda n. 13).*

[8] *Gli scarichi in caso di emergenza sono regolati dall'Annesso I della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 6) nonchè, per gli aspetti legati alla cooperazione tra gli Stati e ai connessi interventi di minimizzazione degli inquinamenti, da specifici accordi internazionali riportati nella successiva Sezione 3 del volume.*

[9] *Convenzione di Montego Bay, art. 1§1, n. 5. La convenzione è entrata in vigore nel 1994 ed è stata ratificata dall'Italia con Legge 2 dicembre 1994, n. 689 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dell'Accordo di applicazione della Parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994" in S.O. alla G.U. n. 295 del 19.12.1994*

[10] *Come potrebbe essere, ad esempio, nel caso dell'immersione in mare di barriere frangiflutti composte da rifiuti se queste barriere fossero costruite ai fini dello smaltimento dei rifiuti stessi. Si tratta di differenze poco nette che lasciano margini discrezionali agli Stati.*

[11] *London Convention, art. 3§1; 1996 London Protocol, art. 1§4; Mediterranean Dumping Protocol, artt. 3§3 e 3§4. Gli emendamenti al Mediterranean Dumping Protocol del 1995 e il London Protocol del 1996 hanno aggiunto alla definizione di dumping il deposito o stoccaggio sul fondo o nel sottosuolo marino e, solo il London Protocol, l'abbandono in mare di piattaforme o altri manufatti.*

ad un più elevato livello di tutela ambientale. Significativamente, il sistema della "lista nera" è stato sostituito da quello basato su un divieto generalizzato di scarico in mare di ogni sorta di materiali, fatta eccezione per quelli rientranti in alcune categorie. E' da notare che, tra tali categorie, vi sono i materiali di dragaggio - che negli anni '90 costituivano tra l'80% e il 90% dei materiali immessi in mare nel mondo[12] - i fanghi di depurazione e altre tipologie di materiali di particolare rilievo per gli interessi di alcuni paesi[13].

Inoltre, il protocollo ha vincolato le Parti all'applicazione dell'approccio precauzionale[14] e del principio "chi inquina paga" - entrambi derivanti dal diritto internazionale dell'ambiente - e ampliato il campo di applicazione della disciplina globale includendovi il deposito di rifiuti sul fondo o nel sottosuolo marino e l'abbandono in mare di piattaforme e altri manufatti[15]. Il protocollo ha vietato, altresì, l'incenerimento in mare, già previsto da alcune modifiche alla *London Convention*[16] nonchè l'esportazione di rifiuti per il loro scarico o incenerimento in mare[17].

Impegni analoghi a quelli presi a livello globale sono stati assunti nella regione del Mediterraneo. Nel 1976, gli Stati rivieraschi e la Comunità europea hanno adottato, nel quadro della Convenzione di Barcellona per la protezione del mar Mediterraneo dall'inquinamento, un Protocollo sul *dumping* (scheda n. 3), contenente disposizioni di tenore simile a quelle della *London Convention*. Tale protocollo regionale è stato significativamente modificato ed aggiornato nel 1995 (scheda n. 4) anticipando diversi aspetti della disciplina globale del 1996. Di rilievo la previsione del divieto assoluto di immersione nel mare Mediterraneo di navi a partire dal 1° dicembre 2000, obbligo che - a partire dalla data di entrata in vigore delle modifiche - vincolerà tutti gli Stati rivieraschi e che, come visto, non è tra gli impegni assunti a livello globale.

Il *dumping* nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. Come accennato, una disciplina internazionale generale del *dumping* quale fonte di inquinamento marino è contenuta nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, firmata nel 1982 a Montego Bay ed entrata in vigore nel 1994, che vi dedica diverse disposizioni[18].

Preliminarmente, giova segnalare in merito alla relazione tra tale convenzione e gli accordi globali sul *dumping* che questi ultimi si richiamano esplicitamente, anche se con formule diverse[19], al rispetto dei principi del diritto del mare e della convenzione stessa,

---

[12] *GESAMP , "The State of the Marine Environment", UNEP-GESAMP Reports and Studies, 1990, n. 39.*

[13] *L'inserimento nella lista grigia delle navi e delle installazioni offshore venne incontro alle richieste di Regno Unito e Norvegia, Stati preoccupati del costo particolarmente alto di eventuali rimozioni nel mare del Nord; la categoria dei materiali geologici inerti comprende, inoltre, i rifiuti dell'estrazione e lavorazione del carbone che nel 1988 rappresentavano i due terzi dei rifiuti industriali immessi in mare dalla Gran Bretagna.*

[14] *1996 London Protocol, art. 1§4.*

[15] *Che sono stati inclusi nella definizione di dumping.*

[16] *1996 London Protocol, art. 5.*

[17] *1996 London Protocol, art. 6. Sul tema specifico dell'esportazione dei rifiuti il Protocollo del 1996 si richiama alla Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti oltre frontiera di rifiuti pericolosi e sulla loro eliminazione (1989), elaborata nel quadro del diritto internazionale dell'ambiente.*

[18] *La convenzione è considerata largamente riproduttiva del diritto consuetudinario. Per i riferimenti alla legge italiana di ratifica vedi supra nota n. 9*

[19] *La London Convention, conclusa prima dell'avvio dei lavori della Conferenza sul diritto del mare, impegna le Parti a non pregiudicare i risultati della Conferenza nè le pretese giuriche degli Stati costieri sulla natura e l'estensione della loro giurisdizione sul mare (art. 13). Essa altresì impegnava gli Stati a riunirsi in seno all'IMO al più tardi nel 1976, per definire la natura e l'estensione dei diritti e delle responsabilità dello Stato costiero nell'applicazione delle sue misure in una zona adiacente alle sue coste (art. 13). Il 1996 London Protocol si richiama nel suo preambolo alla Convenzione di Montego Bay, alla Dichiarazione di Rio su ambiente e sviluppo e all'Agenda 21 e prevede, in caso di dispute tra Stati sull'interpretazione o applicazione delle sue disposizioni, la possibilità di utilizzare le procedure previste nell'art. 287§1 della Convenzione sul diritto del mare, anche dove gli Stati non siano parte della stessa (art. 16).*

dandone in parte attuazione[20]. D'altro canto, la questione della compatibilità delle norme sul diritto del mare con i trattati preesistenti in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino è stata contemplata dalla Convenzione sul diritto del mare, le cui disposizioni non pregiudicano gli impegni in precedenza assunti dagli Stati che dovrebbero tuttavia attuarli in accordo con i suoi principi e obiettivi[21].

Venendo alla disciplina generale della materia offerta dalla Convenzione di Montego Bay, quest'ultima, oltre alla definizione di *dumping* di cui alla sua prima disposizione, si è occupata specificamente dei poteri e doveri degli Stati (della bandiera, costieri e del porto) nei diversi spazi marini (acque interne, mare territoriale, zona economica esclusiva e alto mare) rispetto alle immissioni in mare[22]. Il quadro giuridico che ne è derivato assegna - a differenza di quanto accade per altre forme di inquinamento, quale quello da navi[23] - un ruolo preminente allo Stato costiero, sia dal punto di vista del potere di regolamentare le attività di immissione[24], sia da quello delle possibilità di applicazione delle norme sulle navi anche straniere[25].

Sotto il profilo materiale, la convenzione impone agli Stati parte l'obbligo di prevedere una autorizzazione specifica per ogni immissione da effettuare in mare[26]: è vietata ogni immissione nel mare territoriale, nella zona economica esclusiva o nella piattaforma continentale di uno Stato costiero se non a seguito della sua autorizzazione, che deve essere preventiva ed esplicita. Lo Stato costiero ha il potere di consentire, disciplinare e controllare le modalità dell'immissione dopo aver consultato gli altri Stati che per la loro posizione geografica possano subire delle ripercussioni negative[27].

Gli Stati parte si impegnano inoltre ad adoperarsi per stabilire congiuntamente, attraverso le organizzazioni internazionali competenti o apposite conferenze diplomatiche, norme, regole e pratiche raccomandate, di livello globale e regionale, per prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento da immissione[28]. La "normativa a carattere mondiale" costituisce anche, ai sensi della convenzione, il livello minimo della protezione che devono garantire le leggi, i regolamenti e le misure nazionali in materia di prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento da immissione[29].

---

[20] *Sulle conseguenze dell'entrata in vigore della Convenzione di Montego Bay per gli strumenti giuridici che ricadono nella competenza dell'IMO vedi: A. Blanco-Bazán, "IMO interface with the Law of the Sea Convention", presentato al "Seminar on current maritime issues and the work of the International Maritime Organization - 23rd Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy" University of Virginia School of Law, January 6-9, 2000. In materia di dumping, il Segretario Generale dell'IMO ha sollecitato gli Stati parte della Convenzione di Montego Bay alla ratifica degli accordi globali richiamando la loro attenzione sugli obblighi quadro in materia nonchè sugli obiettivi e i risultati raggiunti con la London Convention.*

[21] *Convenzione di Montego Bay, art. 237.*

[22] *Parte XII della convenzione, intitolata alla protezione e preservazione dell'ambiente marino. Ai sensi della convenzione, gli Stati hanno il potere-dovere di proteggere e preservare l'ambiente marino attraverso l'adozione di misure per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento. Tali misure debbono includere anche "provvedimenti atti a limitare al massimo (...) il versamento di sostanze tossiche, dannose o nocive e in particolare di quelle non degradabili provenienti da fonti terrestri o dall'atmosfera o da immissione", Convenzione di Montego Bay, art. 194§3, lett. a) (traduzione nostra).*

[23] *In proposito vedi infra la Nota introduttiva alla Sezione 2.*

[24] *Cui è dedicato l'art. 210 - Pollution by dumping, incluso nella Sezione 5 della Parte XII inerente l'adozione di norme internazionali e nazionali per la prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento dell'ambiente marino.*

[25] *Cui è dedicato l'art. 216 - Enforcement with respect to pollution by dumping, incluso nella Sezione 6 della Parte XII inerente l'applicazione della normativa per la protezione dell'ambiente marino.*

[26] *Convenzione di Montego Bay, art. 210§3.*

[27] *Convenzione di Montego Bay, art. 210§5.*

[28] *Convenzione di Montego Bay, art. 210§4.*

[29] *Convenzione di Montego Bay, art. 216§6.*

Tra le "organizzazioni internazionali competenti" cui fa riferimento la convenzione vi è sia l'IMO, l'Organizzazione Marittima Internazionale, sia l'UNEP, il Programma per l'ambiente delle Nazioni Unite, organismo che è stato all'origine di molti accordi globali e regionali in materia ambientale, tra i quali il protocollo sul *dumping* nel Mediterraneo qui riportato.

A livello globale, l'IMO ha ribadito il proprio ruolo di organizzazione internazionale competente ad adottare regole e standard in materia di immissioni in mare[30]. Dal 1977, è responsabile delle funzioni di Segretariato della *London Convention*, organizzando le riunioni consultive delle Parti contraenti e degli altri organi sussidiari, quali il gruppo scientifico che svolge l'attività negoziale finalizzata alla stesura delle linee guida tecniche per l'attuazione della convenzione. Funzioni simili, oltre che le funzioni di depositario, sono svolte dall'IMO per il *London Protocol* del 1996, che prevede il sostegno alla sua implementazione nonchè alle eventuali necessarie valutazioni sullo stato dell'ambiente marino. Il protocollo assegna all'IMO anche il coordinamento delle attività di cooperazione tecnica finalizzate alla formazione e all'accesso e trasferimento di conoscenze e tecnologie ambientalmente compatibili ai Paesi in via di sviluppo[31].

Tornando alla disciplina di cui alla Convenzione di Montego Bay, questa prevede per le immissioni nel mare territoriale, nella ZEE e sulla piattaforma continentale, la giurisdizione dello Stato costiero anche sotto il profilo dell'applicazione delle norme, di quelle nazionali e di quelle internazionali quali gli accordi qui riportati[32]. L'applicazione delle norme spetta anche allo Stato di bandiera sulle sue navi e aeromobili e su quelle immatricolate nei suoi registri, e questo ha particolare rilievo, tra l'altro, per il rispetto delle norme globali nell'alto mare. Infine, ai sensi della convenzione, l'applicazione spetta anche allo Stato nel cui territorio o nelle cui installazioni per l'ormeggio al largo avvenga il carico di rifiuti o di altri materiali, disposizione che tra l'altro inquadra il divieto di esportazione di rifiuti di cui al *London Protocol* del 1996.

Infine, alcune disposizioni forniscono una ulteriore base ad impegni presenti negli accordi riportati in particolare in materia di: cooperazione regionale[33], cooperazione e assistenza tecnica ai Paesi in via di sviluppo[34], monitoraggi e accertamenti ambientali[35] e cooperazione internazionale nel settore della ricerca scientifica marina[36].

L'attuazione internazionale degli accordi sul *dumping*. Risulta difficile valutare l'attuale consistenza quantitativa e qualitativa dell'inquinamento da immissioni in mare[37]. La difficoltà riguarda non solo le immissioni illecite ma anche *(sic)* quelle autorizzate dagli Stati ai sensi degli accordi riportati nella sezione. In riferimento al Mediterraneo, una valutazione dell'UNEP dei rapporti informativi nazionali presentati dagli Stati rivieraschi che erano anche Parti della *London Convention,* ha evidenziato che nel periodo 1995-2001 solo 10 Stati

---

[30] *"Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization", IMO LEG/MISC.5 del 31.01.2007.*
[31] *Vedi scheda n. 2, parte relativa all'"Organizzazione internazionale di riferimento".*
[32] *In merito all'applicazione sul fondo e sottofondo marino si ricorda che la London Convention non prevedeva la sua applicazione a tali spazi, inclusa invece dal London Protocol del 1996.*
[33] *Convenzione di Montego Bay, Parte XII, Sezione 2 - Global and regional cooperation, art. 197.*
[34] *Convenzione di Montego Bay, art. 202 e London Convention, art. 9.*
[35] *Convenzione di Montego Bay, Parte XII, Sezione 4 - Monitoring and environmental assessment, artt. da 204 a 206.*
[36] *Convenzione di Montego Bay, art. 242 e London Protocol, art. 14.*
[37] *Dati GESAMP, riferiti al 1990, imputavano al dumping il 10% degli inquinamenti del mare a livello globale. Riportati in IMO-Maritime Knowledge Centre, "International Shipping and World Trade. Facts and figures", novembre 2008.*

avevano consegnato il rapporto previsto. Di questi, solo 4 avevano dichiarato anche la tipologia e i quantitativi di materiali scaricati ma non per tutti gli anni[38]. Inoltre, il confronto con gli analoghi rapporti forniti ai sensi del *Mediterranean Dumping Protocol* faceva rilevare notevoli discrepanze, quando non vere e proprie incongruenze, fra i dati forniti.

Analoga la situazione a livello globale[39], dove l'ultimo rapporto delle Parti contraenti la *London Convention*, riferito al 2005, indicava che su 85 Stati solo 53 avevano fornito informazioni[40]. Di questi, solo 28 contenevano il numero di autorizzazioni rilasciate, in totale 1.314, di cui 1.100 riguardanti lo scarico di materiali di dragaggio. Per dare un'idea dell'entità dell'attività, gli scarichi di materiali di dragaggio autorizzati da 15 paesi nell'Atlantico Occidentale (Europa settentrionale, nord-occidentale e Africa) ammontavano ad oltre 156 milioni di tonnellate[41].

Si registra, quindi, nella prassi degli Stati, quantomeno una disattenzione nel raccogliere, monitorare e fornire alle sedi internazionali informazioni affidabili ed aggiornate sulle autorizzazioni concesse; attività di monitoraggio e informazione che è, tra l'altro, oggetto di obblighi internazionali specifici[42]. E questo a dispetto della copiosa attività di assistenza internazionale agli Stati, sia nell'elaborazione delle norme nazionali che nella realizzazione dei monitoraggi[43].

Questa scarsa attenzione si abbina, peraltro, ad un livello di adesione alle convenzioni siglate che non può ritenersi soddisfacente. Infatti, nell'ultimo decennio la rielaborazione della normativa internazionale in materia di immissioni si è fermata ed è anche rimasto basso il livello di adesione degli Stati alle disposizioni ambientalmente più rigorose contenute nei due accordi più recenti, il *London Protocol* del 1996 e gli emendamenti al *Mediterranean Dumping Protocol*. Il protocollo del 1996 ha impiegato 10 anni per entrare in vigore e vincola ad oggi solo 37 Stati, che rappresentano il 32,22% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale mentre la Convenzione di Londra, entrata in vigore nel 1985 e, come accennato, meno restrittiva, vincola alle sue disposizioni 86 Stati, il 67,09% della flotta mondiale[44]. Si ricordi, peraltro, che il 42% della flotta mondiale è registrata in soli 5 Stati (Panama, Liberia, Bahamas, Grecia, Marshall Islands)[45].

---

[38] *La Francia ha fornito dati in relazione a due anni ma non sul Mediterraneo; la Spagna, in relazione a 5 anni sempre escludendo il Mediterraneo; l'Italia per un anno, dati completi in riferimento all'immersione di oltre 5 milioni di tonnellate di materiali di dragaggio; Monaco ha riferito di un affondamento di imbarcazione di piccole dimensioni. Da: "Report on Dumping Activities in the Mediterranean Sea for the Period 1995-2001", Workshop to review the implementation of the Dumping Protocol and its Guidelines, Nicosia, Cyprus, 17-18 February 2005, UNEP(DEC)/MED WG.266/2, 19 January 2005.*

[39] *Per una breve panoramica dei volumi del dumping di rifiuti industriali prima dell'entrata in vigore delle modifiche alla London Convention vedi O. Schram Stokke, "Beyond Dumping? The Effectiveness of the London Convention" in Yearbook of International Co-operation on Environment and Development, 1998/99, p. 39 e ss.*

[40] *"Final draft summary report on dumping permits issued in 2005", 30th Consultative meeting of Contracting Parties to the London Convention & 3rd meeting of Contracting Parties to the London Protocol, 27-31 October 2008, doc. LC 30/WP.1 del 23.10.2008.*

[41] *Ibidem, dati riferiti ai seguenti Stati: Belgio, Danimarca, Egitto, Francia, Germania, Islanda, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Norvegia Polonia, Portogallo, Spagna, Svezia, Regno Unito.*

[42] *Ad es. nella London Convention vedi l'art. 6§1. Di recente, in materia di obblighi comunitari sul monitoraggio cfr. Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008 , che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino).*

[43] *Sul monitoraggio internazionale del Mediterraneo vedi, "Operational Document of MED POL Phase IV (2006-2013)" approvato dalla 15ma riunione delle Parti Contraenti la Convenzione di Barcellona con Decisione IG 17/7 del gennaio 2008.*

[44] *Fonte IMO, dati aggiornati al 30 novembre 2009.*

[45] *Dati UNCTAD, "Review of Maritime Transport", 2007 riportati in IMO-Maritime Knowledge Centre, "International Shipping and World Trade. Facts and figures", novembre 2008.*

E' pur vero che la tutela di base - nel merito e rispetto al ruolo dello Stato costiero - offerta dall'entrata in vigore della Convenzione sul diritto del mare attenua gli effetti di un'adesione non amplissima a tali strumenti. Ma il fatto che gli impegni ambientalmente più avanzati, contenuti nelle norme più recenti, destino scarso entusiasmo tra gli Stati indica che i margini di miglioramento della cooperazione internazionale e delle azioni nazionali in materia sono ancora ampi. Il miglioramento possibile attiene sia agli standard che all'efficacia e rispetto delle regole, anche considerando l'intensità dei comportamenti illeciti.

E' forse utile considerare che nel differenziare la nozione di "dumping" da quella degli scarichi legati alla normale operatività delle navi la comunità internazionale ha messo in rilievo, sin dall'inizio, una diversità di visioni e di connesse preoccupazioni. La distinzione delle regolazioni riflette in parte la grande attenzione della comunità marittima a tenere "separate" le norme - soprattutto ambientali - in grado di incidere sulla speditezza della navigazione e sull'operatività delle navi. E proprio in virtù di questa differenziazione nella disciplina di Londra del '72 è potuta prevalere la filosofia ambientale piuttosto che l'impostazione marittimistica. Filosofia che si è rafforzata nel 1996 con l'introduzione, ad esempio, dell'approccio precauzionale[46] e del principio "chi inquina paga" o, anche, con l'abbinamento dei riferimenti alla Convenzione sul diritto del mare e alla Dichiarazione di Rio su ambiente e sviluppo[47]. Mentre bisogna rilevare che, ancora di recente, l'inserimento del principio di precauzione nelle convenzioni in materia di prevenzione dell'inquinamento da navi ha incontrato la forte resistenza della comunità marittima[48]. Dunque, la regolazione dell'immissione di rifiuti in mare, una volta slegata dalla funzione primaria della nave, si è potuta invece ispirare con minori condizionamenti a principi e criteri elaborati nel quadro del diritto dell'ambiente, nazionale ed internazionale.

Non sembrano giovare, tuttavia, all'effettiva protezione dell'ambiente marino e in particolar modo del Mediterraneo, mare altamente vulnerabile e a lento ricambio delle acque, una serie di elementi: gli scarsi livelli di adesione alle norme globali più recenti che garantiscono un approccio precauzionale; l'intenso uso del bacino, anche solo per attraversamento, da parte di navi non dei Paesi rivieraschi soggette solo alle regolazioni globali; le scarse conoscenze sull'entità delle immissioni; gli episodici monitoraggi ambientali e l'assenza di connesse valutazioni dell'impatto sugli ecosistemi; la consistenza della produzione di materiali di dragaggio nell'area mediterranea, costellata da importanti porti.

Si rileva anche che il particolare regime giuridico oggi vigente nel Mediterraneo vede - a parte alcune dichiarazioni di zone di protezione ecologica[49] - i poteri ambientali degli Stati costieri sostanzialmente limitati alla sovranità nelle 12 miglia del mare territoriale, oltre che alla piattaforma continentale. In linea teorica, ne deriva, oltre le

---

[46] *Si tratta dell'unico trattato internazionale ricadente nella competenza dell'IMO che include nel testo dell'articolato l'approccio precauzionale, nonostante questo sia già stato oggetto di una risoluzione dell'organizzazione; cfr. "Guidelines on application of the precautionary approach in the context of specific IMO activities", Risoluzione IMO MEPC.67(37) del 15 settembre 1995.*

[47] *Una delle dichiarazioni fondamentali del diritto internazionale dell'ambiente, adottata nel 1992 a conclusione della Conferenza delle Nazioni Unite su ambiente e sviluppo (UNCED) insieme al programma mondiale d'azione sull'ambiente, l'Agenda 21.*

[48] *Vedi anche le considerazioni svolte nella Nota introduttiva della Sezione 2.*

[49] *Si fa riferimento alla prassi registrata negli ultimi anni da parte di alcuni Stati rivieraschi di applicare la giurisdizione costiera prevista nella EEZ dalla Convenzione di Montego Bay limitatamente a quella in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino. In particolare, vedi la Zona di protezione ecologica dichiarata dalla Francia con legge n. 2003-346 del 15 aprile 2003. Per l'Italia, vedi legge Legge 8 febbraio 2006, n. 61 "Istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale" in G.U. n. 52 del 3.3.2006 cui non sono però seguiti gli atti di applicazione.*

12 miglia, l'applicabilità da parte di uno Stato costiero come l'Italia, di un complicato e asimmetrico quadro di impegni sulle immissioni, fortemente condizionato dallo specifico strumento giuridico cui ha aderito lo Stato di bandiera della nave che dovesse compiere l'immissione.

La regolazione globale del *dumping* è destinata a modificarsi ulteriormente, anche se le sue direzioni non sono certamente definite. Le recenti modifiche apportate al *London Protocol* sulla possibilità di stoccare flussi di anidride carbonica (provenienti da grandi impianti o centrali) nelle formazioni geologiche del sottofondo marino, spostano di fatto sul mare un impatto ambientale generato a terra, oltre a rendere necessarie alcune chiarificazioni giuridiche. Così come si profila - anche se per il momento l'attività è limitata alle finalità di ricerca - la possibilità di praticare, sempre ai fini dell'assorbimento della CO2, la cosiddetta fertilizzazione degli oceani, vale a dire l'introduzione in mare di sostanze, quali il ferro, che ne accrescerebbero i processi naturali di assorbimento.

Non sembra da quanto detto che la consapevolezza dell'importanza e dell'interdipendenza degli equilibri ecologici marini sia stata acquisita uniformemente dalla comunità internazionale. Si sconta, in generale e nella specifica materia delle immersioni in mare, una certa mancanza di conoscenze dei reali inquinamenti e di relativi investimenti. A fronte delle crescenti esigenze da parte di alcune economie emergenti di disporre di opzioni di smaltimento[50] nonchè del valore economico assunto dal settore dei rifiuti in senso ampio, oltre che dei traffici illegali a questi connessi, se da un lato si profila una sempre maggiore convergenza tra diverse discipline convenzionali (rifiuti, marittime, ambientali) non necessariamente questa comporterà l'effettivo aumento del livello di tutela offerto al mare e, in specie, al Mediterraneo, nei confronti della specifica forma di inquinamento qui trattata[51].

---

[50] *Ad esempio l'India, che non è Parte della London Convention.*

[51] *Si ricorda che esistono altri accordi internazionali che legano il trasporto di rifiuti e l'utilizzo del mare quali la Convenzione di Basilea sul trasporto internazionale di rifiuti. Le necessità di armonizzare le due discipline è emersa nel negoziare la recente convenzione sui relitti delle navi in sede IMO. E' inoltre attivo dal 2005 presso l'IMO un Joint ILO/IMO/Basel Convention Working Group on Ship Scrapping. Sul tema, vedi successive schede n. 14 e n. 19.*

Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre sostanze

Londra, 29 dicembre 1972

Titolo ufficiale:	"Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter"
Denominazione abbreviata:	London Convention - LC 1972
Lingue:	Francese, inglese, russo, spagnolo
Depositario:	Federazione Russa, Gran Bretagna, Messico, Stati Uniti

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte:	86 Stati - Afghanistan, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Azerbaijan, Barbados, Belarus, Belgium, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Canada, Cape Verde, Chile, China, Costa Rica, Cote d'Ivoire, Croatia, Cuba, Cyprus, Dem. Rep. of the Congo, Denmark, Dominican Republic, Egypt, Equatorial Guinea, Finland, France, Gabon, Germany, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Hungary, Iceland, Iran, Ireland, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kenya, Kiribati, Libyan Arab Jamahiriya, Luxembourg, Malta, Mexico, Monaco, Montenegro, Morocco, Nauru, Netherlands, New Zealand, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Republic of Korea, Russian Federation, Saint Lucia, St. Vincent & Grenadines, Serbia, Seychelles, Sierra Leone, Slovenia, Solomon Islands, South Africa, Spain, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Tonga, Tunisia, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Republic of Tanzania, United States, Vanuatu.
Entrata in vigore:	30 agosto 1975. L'entrata in vigore della convenzione era prevista 30 giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di almeno 15 Stati (art. 19).

Ratifica dell'Italia: Legge 2 maggio 1983, n. 305 "Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie, con allegati, aperta alla firma a Città del Messico, Londra, Mosca e Washington il 29 dicembre 1972, come modificata dagli emendamenti allegati alle risoluzioni adottate a Londra il 12 ottobre 1978", in S.O. alla G.U. n. 174 del 27 marzo 1983.

Entrata in vigore per l'Italia: 30 maggio 1984.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

Office for the London Convention 1972
4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: rcoenen@imo.org - info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1488

L'IMO svolge le funzioni di Segretariato della convenzione curando, in particolare (art. 14):

- la convocazione di riunioni consultive delle Parti almeno una volta ogni due anni e di riunioni speciali, in ogni momento, su richiesta di due terzi delle stesse;
- la preparazione e l'assistenza alle Parti nell'elaborazione e attuazione delle procedure, criteri e modalità per il rilascio delle autorizzazioni specifiche allo scarico in caso di emergenza e in deroga ai divieti di immissione in mare;
- l'esame delle richieste di chiarimenti e di informazioni avanzate dalle Parti, le consultazioni con le stesse e con gli organismi internazionali competenti e la formulazione di raccomandazioni su questioni collegate alla convenzione, anche non specificamente previste dalla stessa.

Altri organismi internazionali sono stati coinvolti dall'IMO su specifici aspetti legati all'attuazione della convenzione.

Insieme all'International Labour Organization (ILO) e alla Conferenza delle Parti della Convenzione sul movimento transfrontaliero di rifiuti pericolosi e il loro smaltimento (*Basel Convention*) è operativo dal 2005 un "Joint Working Group on ship scrapping".
http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=1044

In materia di scarico di sostanze radioattive, l'IMO collabora abitualmente con l'International Atomic Energy Agency (IAEA).
http://www.iaea.org

Una consistente e stabile collaborazione è attiva con il "Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Environmental Protection" (GESAMP), organo consultivo delle Nazioni Unite.

http://gesamp.net/page.php

E' stata avviata dalla riunione delle Parti una specifica partnership con l'United Nations Environmental Programme (UNEP), in particolare con il "Regional Seas Programme" e il "Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities (GPA)".

http://www.unep.org/regionalseas/

http://www.gpa.unep.org

Articolato e principali contenuti

Il testo della London Convention è composto da 22 articoli e da tre allegati.

Gli allegati contengono disposizioni riguardanti:

- rifiuti ed altri materiali di cui è vietata l'immissione e norme sull'incenerimento in mare (Allegato I);
- rifiuti ed altri materiali la cui immissione in mare è soggetta ad autorizzazione preventiva e specifica (Allegato II);
- elementi da considerare nell'elaborazione dei criteri per il rilascio delle autorizzazioni all'immissione (Allegato III).

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

Ciascuna Parte applica le misure previste dalla convenzione (art. 7):

- alle navi e aeromobili registrati sul suo territorio o battenti la sua bandiera;
- alle navi e aeromobili che carichino sul suo territorio o nelle sue acque territoriali materiali da scaricare in mare;
- alle navi, aeromobili e piattaforme, fisse o mobili, sotto la sua giurisdizione che si ritiene effettuino operazioni di scarico in mare.

La convenzione non si applica a navi e aeromobili che godono dell'immunità ai sensi del diritto internazionale. Tuttavia, ciascuna Parte vigila, adottando appropriate misure, affinchè le navi ed aeromobili che le appartengono o che sono da essa gestite agiscano in conformità ai fini e agli obiettivi della convenzione, informandone il Segretariato.

L'ambito spaziale di applicazione della convenzione è costituito da tutti gli spazi marini diversi dalle acque interne degli Stati (art. 3§3).

A.2. Inquinanti considerati:

Ai fini del divieto di immissione in mare:

- composti organo-alogenati,
- mercurio e i suoi composti,
- cadmio e i suoi composti,
- plastiche persistenti e altri materiali sintetici persistenti, quali reti e cordame, suscettibi-

li di galleggiare o di rimanere sulla superficie del mare in modo tale da costituire un intralcio materiale alla pesca, alla navigazione o agli altri usi legittimi del mare,

- petrolio greggio e i suoi residui, prodotti petroliferi raffinati, residui distillati di petrolio nonché ogni miscela contenente questi prodotti caricata a bordo per l'immissione in mare,
- rifiuti radioattivi e altri materiali radioattivi definiti dall'Agenzia internazionale per l'energia atomica come inadatti allo scarico in mare a causa delle loro conseguenze sulla salute umana, sulla biologia o su altri settori,
- materiali prodotti per la guerra biologica e chimica in qualunque forma (solida, liquida, semi-liquida, gassosa o vivente),
- rifiuti industriali contenenti le sostanze sopra elencate in misura superiore a quella di contaminanti in traccia,
- materiali contenenti livelli di radioattività superiori ad una soglia *de minimis*.

Ai fini del rilascio di una autorizzazione specifica per l'immissione in mare:

- rifiuti contenenti quantità significative delle seguenti sostanze: arsenico, berillio, cromo, rame, piombo, nichel, vanadio, zinco e loro composti; composti organosilicei; cianuri; fluoruri; pesticidi e sottoprodotti di pesticidi non previsti dall'Allegato I,
- container, rifiuti metallici e altri rifiuti voluminosi suscettibili di depositarsi sul fondo marino e di costituire un serio ostacolo per la pesca o la navigazione,
- materiali che nonostante la loro natura non tossica possono diventare nocivi in ragione della loro quantità o che sono in grado di diminuire seriamente le attrattive dei luoghi.

Sono inoltre considerati i rifiuti industriali, i fanghi e gli altri rifiuti e materiali quando siano oggetto di incenerimento in mare.

B) Principali disposizioni

La London Convention contiene norme ad applicazione globale sull'immissione - o scarico - e sull'incenerimento in mare di rifiuti e altri materiali o sostanze. Le Parti si impegnano, singolarmente e congiuntamente, a prevenire l'inquinamento marino causato dall'immissione di rifiuti o di altri materiali in grado di creare pericoli per la salute umana, di nuocere alle risorse biologiche e alla vita marina, di pregiudicare le attrattive dei luoghi o di interferire con altri usi legittimi del mare (art. 1).

Per immissione - o "dumping" - si intende ogni rilascio deliberato in mare di rifiuti o altri materiali effettuata da navi, aeromobili, piattaforme o altri manufatti che si trovano in mare, nonché l'affondamento deliberato di navi, aeromobili, piattaforme o altri manufatti. Il concetto di immissione non comprende i rilasci in mare connessi alla normale operatività delle navi, aeromobili, piattaforme o manufatti né il rilascio in mare di materiali con uno scopo diverso da quello di disfarsi degli stessi sempre che tale rilascio non sia contrario agli scopi della convenzione. Non rientra nel campo di applicazione della convenzione, inoltre, l'immissione in mare di rifiuti o sostanze direttamente derivante da attività di esplorazione o sfruttamento dei fondi marini (art. 3§1).

La convenzione impegna le Parti a proibire l'immissione in mare dei rifiuti o materiali

elencati nell'Allegato I (vedi *supra* inquinanti considerati).

L'immissione in mare dei rifiuti o materiali elencati nell'Allegato II (vedi *supra*) è invece consentita previo rilascio di una autorizzazione specifica.

L'immissione di tutti gli altri rifiuti e materiali non compresi negli allegati è soggetta ad una autorizzazione generale preventiva.

Tutte le autorizzazioni devono tenere in attenta considerazione i fattori stabiliti nell'Allegato III (art. 4, vedi *infra*).

Divieti e obblighi di autorizzazione allo scarico non si applicano in casi di forza maggiore legati alle condizioni metereorogiche e nelle ipotesi in cui lo scarico è il solo mezzo che garantisca la sicurezza della vita umana o della nave, aeromobile o manufatto e comporti danni minori di quelli che si verificherebbero senza il ricorso a detto scarico. In questi casi, lo scarico dovrà essere effettuato in modo da minimizzare la probabilità di danni alla vita umana o marina e dovrà essere notificato al più presto all'IMO (art. 5§1).

Inoltre, il divieto di immissione dei rifiuti e materiali di cui all'Allegato I può essere derogato con una autorizzazione specifica in casi di emergenza che pongono rischi inaccettabili per la salute umana e dove non sia possibile una soluzione diversa. In questo caso, la Parte che intende autorizzare in deroga deve consultare preventivamente gli Stati che possono esserne interessati e l'IMO che, dopo aver consultato le altre Parti e organismi internazionali, fornisce, nel più breve tempo possibile, raccomandazioni sulle procedure da seguire. Lo Stato parte è tenuto a seguire, per quanto possibile, tali raccomandazioni tenendo conto dell'obbligo generale di evitare danni all'ambiente marino oltre che a comunicare all'IMO le misure adottate. In tali circostanze, le Parti sono tenute all'assistenza reciproca (art. 5§2).

In condizioni normali gli Stati parte nel rilasciare le autorizzazioni all'immissione o scarico devono tenere in considerazione i fattori descritti nell'Allegato III, che attengono alla valutazione:

a) delle caratteristiche e della composizione dei materiali;
b) delle caratteristiche del luogo e dei metodi dell'immissione;
c) di considerazioni e circostanze generali, quali i possibili effetti sulle attrattive dei luoghi, sulla vita marina, sulla maricoltura e mitilicoltura, sugli stock ittici e la pesca, sulla raccolta e coltivazione delle alghe e sugli altri usi del mare nonchè la disponibilità di altri metodi di smaltimento sulla terraferma.

Ciascuno Stato parte è tenuto a designare una o più autorità competenti (art. 6):

- per il rilascio delle autorizzazioni preventive, generali e specifiche, nonché di quelle in deroga,
- per la registrazione della natura e della quantità di tutti i materiali di cui si autorizza l'immissione, nonché del luogo e del metodo utilizzato,
- per il monitoraggio dello stato dei mari, singolarmente o in collaborazione con altri Stati e con gli organismi internazionali competenti.

Le Parti sono inoltre tenute a vietare l'incenerimento in mare - definito come combustione

intenzionale di rifiuti o di altri materiali per ottenere la loro distruzione termica - dei rifiuti industriali identificati dall'Allegato I§11 e dei fanghi, mentre per altri rifiuti o materiali richiede il previo rilascio di una autorizzazione specifica (Allegato I§10). Tale autorizzazione è soggetta alle Regole per il controllo degli incenerimenti di rifiuti e altri materiali (Allegato I, Appendice) e deve tenere in piena considerazione le linee guida tecniche sul controllo dell'incenerimento in mare adottate dalle Parti contraenti (vedi *infra* attuazioni internazionali).

La convenzione prevede, infine, diversi doveri di cooperazione tra le Parti. In particolare, gli Stati sono tenuti a collaborare a livello regionale per la conclusione di accordi per la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento da immissione (art. 8) nonchè per stabilire procedure comuni sulla valutazione della responsabilità per danni all'ambiente (art. 10). Le Parti, tenute ad adottare misure appropriate per prevenire e reprimere le violazioni della convenzione, si impegnano, inoltre, a cooperare per garantire la sua effettiva applicazione, in particolare nell'alto mare, anche attraverso l'adozione di procedure per la segnalazione dell'avvistamento di navi e aeromobili mentre effettuano scarichi in violazione della stessa (art. 7).

Le Parti, inoltre, collaborano, anche attraverso le organizzazioni internazionali competenti, per fornire assistenza alle Parti che lo richiedano in materia di formazione del personale scientifico e tecnico, di attrezzature e mezzi per la ricerca e il monitoraggio, di metodi di smaltimento e trattamento dei rifiuti e di misure di prevenzione o mitigazione dell'inquinamento da immissioni in mare (art. 9).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 12 ottobre 1978, sull'incenerimento in mare di rifiuti e di altri materiali, in vigore dall'11 marzo 1979
- Emendamenti del 24 settembre 1980 agli allegati, sull'incenerimento in mare e sulle sostanze che richiedono particolare attenzione, in vigore dall'11 marzo 1981
- Emendamenti del 3 novembre 1989 agli allegati, sugli elementi da valutare per le autorizzazioni, in vigore dal 19 maggio 1990
- Emendamenti del 12 novembre 1993 agli allegati, sul divieto progressivo di immissione in mare di rifiuti industriali, l'incenerimento di rifiuti industriali e fanghi nonché sui rifiuti a basso contenuto radioattivo, in vigore dal 20 febbraio 1994

Attuazioni internazionali:

- "Guidelines for the surveillance of cleaning operations carried out at sea on board incineration vessels", 1987
- "Guidelines for the assessment of wastes or other matter that may be considered for dumping", adottate dalla 19ma riunione delle Parti, 1997
- "Guidelines for the application of the *de minimis* concept under the London Convention", 1999, come modificate

- "Specific guidelines for assessment of dredged material", 2000
- "Specific guidelines for assessment of fish waste or material resulting from industrial fish processing operations", 2000
- "Specific guidelines for assessment of vessels", 2000
- "Specific guidelines for assessment of platforms or other man-made structures at sea", 2000
- "Specific guidelines for assessment of inert, inorganic, geological material", 2000
- "Specific guidelines for assessment of organic material of natural origin", 2000
- "Specific guidelines for assessment of bulky items primarily comprising iron, steel, concrete and similarly unharmful materials for which the concern is physical impact, and limited to those circumstances where such wastes are generated at locations, such as small island with isolated communities, having no practicable access to disposal options other than dumping", 2000
- "Reporting procedure of observed dumping incidents which may be in violation of international ocean dumping treaties (London Convention 1972 and the 1996 Protocol thereto)", LC.2/Circ.430 del 1° agosto 2003
- "Guidelines for the sampling and analysis of dredged material intended for sea disposal", 2005
- "Eligibility criteria for inert, inorganic geological material", approvate dalla 28ma riunione delle Parti della LC e 1ma riunione delle Parti del Protocollo, in Doc. LC 28/15 del 6 dicembre 2006, Annex 8
- "London Convention and Protocol: Guidance for the development of action lists and action levels for dredged material", 2007
- "Tutorial: Guidelines for the assessment of wastes proposed for disposal at sea" e "Waste assessment guidance training set", 2007
- "Scientific criteria for the selection of waste disposal sites", GESAMP Reports and Studies No. 16
- "Specific guidelines for assessment of carbon dioxide streams for disposal into sub-seabed geological formations" in Doc. LC 29/17 del dicembre 2007, Annex 4
- "Guidance on best management practices for removal of anti-fouling coatings from ships, including TBT hull paints" in Doc. LC 30/16 del 9 dicembre 2008, Annex 11
- "LC/LP/UNEP Guidelines for placement of artificial reefs", 2009

Note

La London Convention è sostituita dal 1996 London Protocol (scheda n. 2) per le Parti che aderiscono ad entrambi gli strumenti.

In relazione all'impegno delle Parti a concludere accordi regionali per combattere l'inquinamento causato da immissioni in mare sono stati adottati diversi trattati. Per la regione del Mediterraneo è in vigore il Mediterranean Dumping Protocol del 1986, emendato nel 1995 (schede n. 3 e n. 4).

Testi su web

Informazioni sulla London Convention, il suo testo ufficiale e le linee guida sono disponibili sul sito della convenzione, gestito dall'IMO:
http://www.londonconvention.org
http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1488#Texts_of_the_London_Convention

Il testo in lingua italiana, non ufficiale, è disponibile nella banca dati normativa della Confederazione svizzera:
http://www.admin.ch/ch/i/rs/i8/0.814.287.it.pdf

Protocollo alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti

Londra, 7 novembre 1996

Titolo ufficiale:	"1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, 1972"
Denominazione abbreviata:	1996 London Protocol - LC PROT 1996
Lingue:	Arabo, cinese, francese, inglese, russo e spagnolo
Depositario:	Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte:	37 Stati - Angola, Australia, Barbados, Belgium, Bulgaria, Canada, China, Denmark, Egypt, France, Georgia, Germany, Iceland, Ireland, Italy, Japan, Kazakhstan, Luxembourg, Marshall Islands, Mexico, Netherlands, New Zeland, Norway, Republic of Korea, Saint Kitts and Nevis, Saudi Arabia, Sierra Leone, Slovenia, South Africa, Spain, Suriname, Sweden, Switzerland, Tonga, Trinidad & Tobago, United Kingdom, Vanuatu.
Entrata in vigore:	24 marzo 2006. L'entrata in vigore del protocollo era prevista 30 giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di almeno 26 Stati, di cui almeno 15 Parti contraenti la Convenzione di Londra del 1972 (scheda n. 1) (art. 25).
Ratifica dell'Italia:	Legge 13 febbraio 2006, n. 87 "Adesione della Repubblica italiana al Protocollo del 1996 alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti, fatto a Londra il 7 novembre 1996, con allegati", in S.O. alla G.U. n. 61 del 14 marzo 2006.
Entrata in vigore per l'Italia:	24 marzo 2006.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

Office for the London Convention 1972
4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: rcoenen@imo.org - info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1488

L'IMO oltre ad essere depositario dello strumento svolge per esso le funzioni di Segretariato, curando, in particolare (art. 19):

- la convocazione delle riunioni annuali delle Parti e di riunioni speciali, in ogni momento, su richiesta di due terzi delle stesse;
- la consulenza, su richiesta, in merito all'attuazione del protocollo nonché alle procedure e linee guida elaborate nel suo quadro;
- l'esame delle richieste di chiarimenti e di informazioni avanzate dalle Parti nonchè delle informazioni da queste provenienti, la consultazione delle Parti e degli organismi internazionali competenti e la formulazione di raccomandazioni su questioni collegate al protocollo, anche se non esplicitamente previste dallo stesso;
- la preparazione e l'assistenza, in consultazione con le Parti e con gli organismi internazionali competenti, nell'elaborazione e applicazione di procedure per il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'immersione in mare o l'incenerimento in deroga ai divieti stabiliti, ivi inclusi i criteri per la definizione dei casi eccezionali ed urgenti e le relative procedure per i pareri consultivi e per l'immersione in piena sicurezza dei materiali;
- la redazione, ogni due anni, del bilancio e di un rapporto finanziario della gestione del protocollo, da circolare fra le Parti.

Ove siano disponibili risorse sufficienti, l'IMO collabora nelle valutazioni sullo stato dell'ambiente marino e coopera con le organizzazioni internazionali che si occupano di prevenzione e controllo dell'inquinamento.

L'IMO svolge, inoltre, funzioni in materia di cooperazione e assistenza tecnica, trasmettendo le richieste delle Parti e coordinando, ove opportuno, quelle per le organizzazioni internazionali competenti nonché assistendo, sulla base della disponibilità di risorse, i Paesi in via di sviluppo e quelli con economie in transizione che abbiano dichiarato l'intenzione di voler diventare Parti del protocollo nell'esame dei mezzi necessari alla sua piena attuazione (art. 13).

Le Parti sono esplicitamente tenute a promuovere gli obiettivi del protocollo nel quadro delle organizzazioni internazionali competenti (art. 17). Per le collaborazioni avviate con altri organismi internazionali in relazione al Protocollo vedi scheda n. 1.

Articolato e principali contenuti

Il testo del protocollo è composto da 29 articoli e da tre allegati.

Gli allegati contengono disposizioni riguardanti:

- rifiuti o altri materiali che possono essere scaricati in mare (Allegato I);
- valutazione dei rifiuti o degli altri materiali che possono essere scaricati in mare (Allegato II);
- procedura arbitrale (Allegato III).

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

Ciascuna Parte contraente applica le misure previste dal protocollo (art. 10):

- alle navi e aeromobili registrati sul suo territorio o battenti la sua bandiera,
- alle navi e aeromobili che carichino sul suo territorio rifiuti o altri materiali destinati ad essere immersi o inceneriti in mare,
- alle navi, aeromobili e piattaforme o altri manufatti in mare che si ritiene effettuino operazioni di immersione o incenerimento nelle zone in cui lo Stato parte esercita la sua giurisdizione conformemente al diritto internazionale.

Il protocollo non si applica a navi e aeromobili che godono dell'immunità ai sensi del diritto internazionale. Tuttavia, ciascuna Parte vigila, adottando appropriate misure, affinchè le navi ed aeromobili che le appartengono o che sono da essa gestite agiscano conformemente agli scopi del protocollo, informando il Segretariato.

L'ambito spaziale di applicazione del protocollo è costituito da tutti gli spazi marini diversi dalle acque interne degli Stati, dal fondo e dal sottofondo marino e non include i depositi del sottofondo marino accessibili solo da terra (art. 10§7).

A.2. Inquinanti considerati:

Ogni rifiuto, materiale o sostanza suscettibile di essere scaricata o incenerita in mare o immessa sul fondo o sottofondo marino, incluse navi, aeromobili, piattaforme e altri manufatti.

B) Principali disposizioni

Le Parti si impegnano a proteggere e preservare, singolarmente e congiuntamente, l'ambiente marino da tutte le fonti di inquinamento e ad adottare a tal fine misure efficaci - secondo le loro possibilità scientifiche, tecniche ed economiche - per prevenire, ridurre e, ove possibile, eliminare l'inquinamento causato dallo scarico o dall'incenerimento in mare di rifiuti o altri materiali (art. 2).

Le Parti sono tenute (art. 3):

- ad applicare un approccio precauzionale, adottando appropriate misure preventive quando vi sia motivo di ritenere che l'introduzione nell'ambiente marino di rifiuti o di

altre materie possa causare danni, anche in assenza di prove conclusive sull'esistenza di un nesso causale fra gli elementi scaricati e i loro effetti;
- a tener conto del principio secondo il quale l'inquinatore deve assumersi i costi dell'inquinamento, promuovendo pratiche in base alle quali chi viene autorizzato a scaricare o incenerire in mare si assuma i costi connessi al rispetto delle prescrizioni imposte, tenendo debitamente conto dell'interesse pubblico.

Per "immersione" in mare si intende (art. 1§4):
- ogni scarico deliberato in mare di rifiuti o di altre materie da navi, aeromobili, piattaforme o altri manufatti in mare,
- ogni immersione deliberata in mare di navi, aeromobili, piattaforme o altri manufatti in mare,
- ogni deposizione di rifiuti o altre materie sul fondo o nel sottosuolo marino da navi, aeromobili, piattaforme o altri manufatti in mare,
- ogni abbandono o rovesciamento di piattaforme o di altri manufatti in mare al solo scopo di disfarsi di essi.

Non rientrano nel concetto di immersione i rilasci in mare connessi alla normale operatività delle navi, aeromobili, piattaforme o manufatti, nè il rilascio in mare di materiali con uno scopo diverso da quello di disfarsi degli stessi sempre che tale rilascio non sia contrario agli scopi del protocollo. Il concetto non comprende l'abbandono in mare di materiali (cavi, condotte, apparecchi per la ricerca marina) collocati in mare per fini diversi dal mero disfarsi degli stessi. Il protocollo, inoltre, non si applica all'immersione in mare di rifiuti o sostanze derivanti dall'attività di esplorazione o sfruttamento dei fondi marini o delle collegate lavorazioni *offshore*.

Diversamente da quanto previsto dalla Convenzione di Londra del 1972 (scheda n. 1) che vieta l'immersione in mare di alcune categorie di rifiuti e materiali, il protocollo impone il divieto di immersione in mare di ogni rifiuto o materiale (art. 4§1.1) fatta eccezione per quelli specificati nell'Allegato I:
1. materiali di dragaggio,
2. fanghi e acque reflue,
3. rifiuti della pesca o materiali risultanti da operazioni industriali di lavorazione del pesce,
4. navi e piattaforme o altre strutture artificiali in mare,
5. materiali geologici inerti e inorganici,
6. materiale organico di origine naturale,
7. materiali voluminosi composti primariamente di acciaio, ferro, cemento o simili materie non nocive per i quali le preoccupazioni riguardano l'impatto di natura fisica e limitatamente ai casi in cui tali rifiuti sono generati in località, quali piccole isole con comunità isolate, che non hanno accessi praticabili ad altre modalità di smaltimento.

I rifiuti o materiali di cui ai numeri da 4 a 7 possono essere scaricati in mare solo dopo che siano stati privati, nella maggiore misura possibile, di tutto ciò che è in grado di creare residui galleggianti o di contribuire in altro modo all'inquinamento dell'ambiente marino e sempre che essi non creino seri ostacoli alla pesca o alla navigazione.

Non possono comunque essere scaricati in mare i rifiuti o materiali che presentano livelli di radioattività superiori alle soglie *de minimis* stabilite dalla Agenzia Internazionale per

l'Energia Atomica (IAEA) e adottate dalle Parti.

Ai sensi del protocollo, dal febbraio 2007 è possibile lo stoccaggio permanente di flussi di anidride carbonica nelle formazioni geologiche del sottofondo marino (Allegato I). Tali flussi possono essere oggetto di immersione in mare solo se collocati in una formazione geologica del sottofondo marino, se consistono in gran prevalenza di anidride carbonica e se non viene aggiunto ad essi alcun rifiuto o materiale al fine dello stoccaggio.

Per l'immersione in mare dei rifiuti e dei materiali elencati nell'Allegato I è necessaria l'autorizzazione preventiva dell'autorità competente dello Stato parte. La procedura autorizzativa deve rispettare i requisiti previsti dall'Annesso II (art. 4§1.2, vedi *infra*).

Il protocollo prevede, inoltre, che le Parti vietino l'incenerimento in mare di rifiuti o altre materie (art. 5) nonché la loro esportazione in Stati non Parte ai fini dell'immersione o dell'incenerimento in mare (art. 6). Per "incenerimento" in mare si intende la combustione intenzionale a bordo di una nave, piattaforma o altro manufatto, di rifiuti o altri materiali per ottenerne la distruzione termica e non include la combustione legata alla normale operatività di navi, piattaforme e manufatti (art. 1§5).

Eccezioni ai divieti di immersione o incenerimento in mare e agli obblighi di autorizzazione sono previste nei casi di forza maggiore dovuti alle condizioni del tempo, quando lo scarico o l'incenerimento siano l'unico mezzo per far fronte ad un pericolo di vita o alla minaccia di un grave rischio per la sicurezza della nave, dell'aeromobile, della piattaforma o del manufatto e sempre che comportino, con ogni probabilità, danni meno gravi che se non vi si ricorresse. In questi casi, lo scarico o l'incenerimento, da segnalare immediatamente al Segretariato, deve essere condotto in modo tale da minimizzare la probabilità di danni per la vita umana o per quella marina (art. 8§1).

Inoltre, i divieti di scarico o incenerimento possono essere derogati attraverso una autorizzazione specifica in casi di emergenza che costituiscano rischi inaccettabili per la salute umana, per la sicurezza o per l'ambiente marino e nei quali non sia possibile un'altra soluzione. In questo caso, la Parte che intende autorizzare in deroga deve consultare preventivamente gli Stati che possono esserne interessati e l'IMO che, dopo aver consultato le altre Parti e gli organismi internazionali competenti, fornisce, nel più breve tempo possibile, raccomandazioni sulle procedure da seguire. Lo Stato parte è tenuto a seguire per quanto possibile tali raccomandazioni, tenendo conto dell'obbligo generale di evitare danni all'ambiente marino, e a comunicare all'IMO le misure adottate. In tali circostanze, le Parti sono tenute all'assistenza reciproca (art. 8§2).

Ciascuno Stato parte è tenuto a designare una o più autorità competenti (art. 9):

- per il rilascio delle autorizzazioni all'immersione in mare,
- per la registrazione della natura e della quantità di tutti i rifiuti e materiali la cui immersione in mare è stata autorizzata, nonché ove praticabile, dei luoghi e dei metodi di immersione,
- per il monitoraggio dello stato dei mari per le finalità del protocollo, singolarmente o in collaborazione con altri Stati parte o con gli organismi internazionali competenti.

Prima di autorizzare l'immersione in mare devono comunque essere valutate le alternative esistenti, attraverso un *audit* di prevenzione dei rifiuti, che consideri inizialmente i seguenti elementi (Allegato II):

- le tipologie, le quantità e i pericoli connessi ai rifiuti generati,
- le caratteristiche del processo di produzione e le fonti dei rifiuti in tale processo,
- la fattibilità del ricorso a tecniche di riduzione/prevenzione della produzione di rifiuti quali:
  - riformulazione dei prodotti,
  - tecnologie di produzione pulite,
  - modifiche dei processi,
  - sostituzione delle materie di base,
  - riciclaggio in loco a circuito chiuso.

Le richieste di autorizzazione all'immersione in mare devono anche dimostrare che sono state debitamente considerate le altre opzioni di gestione dei rifiuti, così elencate secondo un impatto ambientale crescente (Allegato II§5):

- riutilizzo,
- riciclaggio fuori dal sito,
- distruzione delle componenti pericolose,
- trattamento per ridurre o eliminare le componenti pericolose,
- smaltimento a terra, in aria o in acqua.

Le valutazioni sull'immersione in mare e sulle sue alternative devono basarsi anche sulle specifiche proprietà chimiche, fisiche e biologiche dei rifiuti e materiali di cui si intende disfarsi. Gli Stati parte sono tenuti a sviluppare delle Liste d'azione nazionali, in grado di facilitare la valutazione dei rifiuti candidati all'immersione e delle loro componenti (per le relative linee guida vedi *infra* attuazioni internazionali).

Inoltre, l'Allegato II specifica le informazioni necessarie a selezionare il sito per l'immersione in mare, i criteri per valutare gli effetti potenziali dell'immersione, gli obblighi di monitoraggio e gli obiettivi dello stesso, le condizioni per l'autorizzazione e i suoi contenuti.

Ai fini dell'implementazione del protocollo le Parti sono tenute a cooperare per (art. 12-14):

- la conclusione di accordi regionali;
- la promozione del sostegno bilaterale o multilaterale alle Parti che richiedono formazione, consulenza, informazione;
- la promozione della ricerca scientifica e tecnologica ai fini del protocollo.

E' prevista la possibilità di richiedere periodi transitori, che arrivano a 5 anni, per l'adeguamento alle disposizioni del protocollo nonché la relativa assistenza tecnica (art. 26).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 2 novembre 2006, sulla possibilità di stoccare flussi di anidride carbonica nelle formazioni geologiche del sottofondo marino, in vigore dal 10 febbraio 2007.

Attuazioni internazionali:

- Vedi atti riportati nella precedente scheda n. 1
- "Reporting procedure of observed dumping incidents which may be in violation of

international ocean dumping treaties (London Convention 1972 and the 1996 Protocol thereto)", LC.2/Circ.430 del 1° agosto 2003
- "Eligibility criteria for inert, inorganic geological material", in Doc. LC 28/15 del 6 dicembre 2006, Annex 8
- "London Convention and Protocol: Guidance for the development of action lists and action levels for dredged material", 2007
- "Procedures and criteria for determining and addressing emergency situations as referred to in articles 8 and 18.1.6 of the 1996 London Protocol", in Doc. LC 28/15 del 6 dicembre 2006, Annex 11
- "Guidance on the National Implementation of the 1996 Protocol to the London Convention 1972", in Doc. LC 28/15 del 6 dicembre 2006, Annex 12
- "Specific guidelines for assessment of carbon dioxide streams for disposal into sub-seabed geological formations", in Doc. LC 29/17 del 14 dicembre 2007, Annex 4
- "Guidance on best management practices for removal of anti-fouling coatings from ship, including TBT hull paints", in Doc. LC 30/16 del 9 dicembre 2008, Annex 11
- "LC/LP/UNEP Guidelines for placement of artificial reefs", 2009

Note

Il London Protocol del 1996 sostituisce la London Convention del 1972 (scheda 1) per le Parti che aderiscono ad entrambi gli strumenti (art. 23).

Testi su web

Informazioni sul London Protocol, il suo testo ufficiale e le linee guida sono disponibili sul sito della London Convention, gestito dall'IMO:
http://www.londonconvention.org
http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1488#Texts_of_the_London_Convention

Il testo in lingua italiana, non ufficiale, è disponibile nella banca dati normativa della Confederazione svizzera:
http://www.admin.ch/ch/i/rs/i8/0.814.287.1.it.pdf

Protocollo per la prevenzione dell'inquinamento del mare Mediterraneo da operazioni di scarico effettuate da navi e aeromobili

Barcellona, 16 febbraio 1976

Titolo ufficiale:	"Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft"
Denominazione abbreviata:	Mediterranean Dumping Protocol
Lingue:	Arabo, francese, inglese, spagnolo
Depositario:	Spagna

Stato (6 ottobre 2009)

Stati Parte:	20 Stati e la Comunità europea - Albania, Algeria, Bosnia and Herzegovina, Croatia, Cyprus, European Community, Egypt, France, Greece, Israel, Italy, Lebanon, Libya, Malta, Monaco, Morocco, Slovenia, Spain, Syria, Tunisia, Turkey.
Entrata in vigore:	12 febbraio 1978. L'entrata in vigore del Protocollo, regolata dalla Convenzione di Barcellona per la protezione del mar Mediterraneo dall'inquinamento del 1976 (art. 27§3), era prevista 30 giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica e adesione da parte di almeno 6 Stati.
Ratifica dell'Italia:	Legge 25 gennaio 1979 n. 30 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla salvaguardia del mar Mediterraneo dall'inquinamento, con due protocolli e relativi allegati, adottata a Barcellona il 16 febbraio 1976", in S.O. alla G.U. n. 40 del 9 febbraio 1979.
Entrata in vigore per l'Italia:	5 marzo 1979.

Organizzazione internazionale di riferimento

United Nations Environment Programme/Mediterranean Action Plan (UNEP/MAP)

48 Vassileos Konstantinou Avenue, 11635 Atene - Grecia
Tel: +30 210 72 73 100/123
Fax: +30 210 72 53 196/7
E-mail: unepmedu@unepmap.gr
Sito internet: http://www.unepmap.org/

MED POL Coordinating Unit for the Mediterranean Action Plan

Tel: +30 210 7273116
Fax: +30 210 7253196/7

L'UNEP svolge, ai sensi della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Barcelona Convention, art. 13), le funzioni di Segretariato del protocollo. Il programma prepara e indice, ogni due anni, le riunioni ordinarie delle Parti, insieme a quelle della convenzione, e riunioni straordinarie in ogni momento, di sua iniziativa o di almeno tre Stati parte.

L'UNEP esamina ogni questione o richiesta di informazione presentata dalle Parti, le consulta sulle questioni riguardanti il protocollo e assicura il coordinamento con gli altri organismi internazionali competenti.

Il programma riceve altresì le informazioni sulle autorizzazioni allo scarico rilasciate dagli Stati parte (art. 7) e sugli scarichi effettuati in caso di forza maggiore (art. 8). Esso viene inoltre consultato, e adotta le opportune raccomandazioni, in caso di situazione critica in cui non sia possibile smaltire a terra rifiuti o altri materiali senza rischi o danni inaccettabili, soprattutto per la salute (art. 9).

Nel quadro dell'UNEP/MAP, il MED POL - "Programme for the Assessment and Control of Marine Pollution in the Mediterranean Region" - si occupa, quale componente tecnico-scientifica del MAP, dell'attuazione del Mediterranean Dumping Protocol. Il MED POL assiste gli Stati mediterranei nella formulazione e attuazione di programmi di monitoraggio dell'inquinamento.

Articolato e principali contenuti

Il testo del protocollo è composto da 15 articoli e da tre allegati:

- L'Allegato I elenca le sostanze e i materiali il cui scarico in mare è vietato.
- L'Allegato II elenca i rifiuti e i materiali il cui scarico in mare richiede una autorizzazione preventiva e specifica.
- L'Allegato III enumera i fattori che gli Stati devono tenere in considerazione nello stabilire i criteri per il rilascio delle autorizzazioni allo scarico.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

Ciascuna Parte applica le misure del protocollo (art. 11):

- alle navi e aeromobili registrati sul suo territorio o battenti la sua bandiera,
- alle navi e aeromobili che caricano sul suo territorio rifiuti o altri materiali destinati ad essere scaricati in mare,
- alle navi e aeromobili che si ritiene siano impegnati in operazioni di scarico nelle zone soggette alla loro giurisdizione.

Il protocollo non si applica a navi e aeromobili posseduti o gestiti da uno Stato parte mentre sono utilizzati per fini governativi di carattere non commerciale. Tuttavia, ciascuna Parte assicura, adottando appropriate misure, che tali navi e aeromobili agiscano, per quanto possibile e praticabile, in conformità con il protocollo.

Per "navi e aeromobili" si intende ogni tipologia di mezzo che viaggia nell'acqua o nell'aria. L'espressione include mezzi a cuscino d'aria e mezzi galleggianti, ad auto-propulsione o meno, piattaforme e altri manufatti in mare nonché i loro equipaggiamenti (art. 3§1).

L'ambito spaziale di applicazione (art. 2) è il mar Mediterraneo come definito dall'art. 1 della Barcelona Convention: le acque marittime del Mediterraneo propriamente detto e dei golfi e mari che esso racchiude compresi tra (limite occidentale) il meridiano che passa per il faro di capo Sparta, all'entrata dello stretto di Gibilterra, e (limite orientale) il limite meridionale dello stretto dei Dardanelli, tra i fari di Mehemetcik e di Kumkale.

Dopo le modifiche della Convenzione quadro del 1995, l'area di applicazione del protocollo può essere estesa al litorale come delimitato da ciascuna Parte contraente.

A.2. Inquinanti considerati:

Ai fini del divieto di scarico in mare (Allegato I):

- composti organoalogenati e composti che una volta nell'ambiente marino possono formare altre sostanze, escluse quelle non tossiche o che si trasformano rapidamente in sostanze innocue,
- composti di silicio e composti che una volta nell'ambiente marino possono formare altre sostanze, escluse quelle non tossiche o che si trasformano rapidamente in sostanze innocue,
- mercurio e suoi composti,
- cadmio e suoi composti,
- plastiche persistenti ed altri materiali sintetici persistenti, che possono interferire fisicamente con la pesca o la navigazione, ridurre le attrattive dei luoghi o interferire con altri usi legittimi del mare,
- greggio e idrocarburi derivati dal petrolio e ogni miscela che li contenga, quando siano caricati a bordo per essere poi scaricati in mare,
- rifiuti e materiali ad alta, media o bassa radioattività come definita dalla IAEA,
- composti acidi ed alcalini di composizione e in quantità tali da minacciare seriamente la qualità delle acque marine,

- ogni materiale prodotto per la guerra biologica e chimica.

Ai fini del rilascio di una specifica autorizzazione preventiva allo scarico (Allegato II):

- arsenico, rame, piombo, zinco, berillio, cromo, nikel, vanadio, selenio, antimonio e loro composti,
- cianidi e fluoridi,
- pesticidi e loro sottoprodotti non ricompresi nell'Allegato I,
- prodotti chimici organici sintetici non ricompresi nell'Allegato I che è probabile producano effetti nocivi sugli organismi marini o rendano sgradevoli al gusto quelli commestibili,
- composti acidi e alcalini la cui composizione e quantità non è stata determinata ai sensi dell'Allegato I,
- contenitori, rottami ferrosi e altri rifiuti ingombranti che si depositano sul fondo potendo costituire un serio ostacolo alla pesca o alla navigazione,
- sostanze che, nonostante la natura non tossica, possano diventare nocive per i quantitativi scaricati, ridurre seriamente le attrattive dei luoghi, mettere in pericolo la vita umana o marina o interferire con la navigazione,
- rifiuti e materiali radioattivi non ricompresi nell'Allegato I, per la cui autorizzazione allo scarico le Parti devono tenere in piena considerazione le raccomandazioni dell'organismo competente, la IAEA.

B) Principali disposizioni

Il protocollo sancisce l'impegno delle Parti ad adottare tutte le misure adeguate a prevenire e ridurre l'inquinamento dell'area del mare Mediterraneo generato dallo scarico di rifiuti da parte di navi e di aeromobili (art. 1).

Per "scarico" si intende (art. 3):

- ogni rilascio deliberato in mare di rifiuti o altri materiali da navi o aeromobili,
- ogni rilascio deliberato in mare di navi o aeromobili.

Il concetto di scarico non comprende il rilascio in mare di rifiuti o altri materiali connesso alla normale operatività di navi, aeromobili o dei loro equipaggiamenti - tranne quando rientra nella normale operatività degli stessi - né il rilascio in mare di materiali per scopi diversi dal mero disfarsi degli stessi e sempre che questo non sia contrario agli scopi del protocollo.

Il protocollo vieta lo scarico nell'area del Mediterraneo dei rifiuti e dei materiali elencati nell'Allegato I (art. 4) mentre per lo scarico dei rifiuti e sostanze elencate nell'Allegato II impone il rilascio di una autorizzazione preventiva e specifica da parte delle autorità nazionali (art. 5). Lo scarico di tutti gli altri rifiuti o sostanze è subordinato all'esistenza di una autorizzazione generale allo scarico (art. 6).

Le autorizzazioni possono essere rilasciate (art. 7) solo dopo l'attenta considerazione di tutti i fattori previsti dall'Allegato III, che includono: le caratteristiche e la composizione dei materiali, le caratteristiche del sito e del metodo utilizzato per lo scarico, considerazioni sui suoi effetti nonché sulle alternative disponibili.

Eccezioni ai divieti e agli obblighi di previa autorizzazione sono previsti nel caso di

forza maggiore, in relazione alle condizioni meteorologiche o ad ogni altra causa, quando siano minacciate la vita umana o la sicurezza della nave o dell'aeromobile (art. 8). Inoltre, ove uno Stato parte ravvisi, in una situazione di natura eccezionale, l'impossibilità di smaltire a terra sostanze di cui all'Allegato I poiché questo smaltimento comporterebbe un inaccettabile pericolo o danno, soprattutto per la sicurezza umana, ne informa l'organizzazione che, dopo aver consultato le Parti del protocollo, raccomanda specifiche misure e metodi di gestione dello smaltimento. Lo Stato informa l'organizzazione dei passi intrapresi in base a tali raccomandazioni. Le Parti sono tenute, in tali occasioni, all'assistenza reciproca (art. 9).

Ciascuna Parte si impegna a nominare delle autorità competenti per il rilascio delle autorizzazioni generali e specifiche e per la registrazione della natura e della quantità di rifiuti e materiali scaricati, i luoghi, le date ed i metodi di scarico (art. 10§1).

Le autorità competenti di ciascuno Stato parte autorizzano lo scarico in mare, in via generale o specifica, di rifiuti e materiali quando questi sono caricati nel loro territorio o quando questi sono caricati su una nave battente la loro bandiera o registrata nel loro territorio se il carico avviene nel territorio di uno Stato non Parte del protocollo (art. 10 §2).

Le Parti si impegnano ad impartire istruzioni alle proprie navi e aeromobili impiegati in servizi di ispezione marittima o in altri servizi qualificati, affinchè segnalino ogni incidente o situazione nel Mediterraneo che faccia supporre che sia stato effettuato o che stia per effettuarsi uno scarico contrario alle disposizioni del protocollo (art. 12).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 10 giugno 1995, che rivedono il titolo e le disposizioni del protocollo, non ancora in vigore (scheda n. 4).

Attuazioni internazionali:

- "Guidelines for the management of dredged material", 1999, MAP Technical Reports Series No. 129
- "Guidelines for the management of fish waste or organic materials resulting from the processing of fish and other marine organisms", 2002, MAP Technical Reports Series No. 136
- "Sea water desalination in the Mediterranean. Assessment and guidelines", 2003, MAP Technical Reports Series No. 139
- "Ammunitions dumping sites into the Mediterranean Sea", doc. UNEP (DEPI)/MED WG. 338/2, 4 May 2009
- "Guidelines for the establishment of National Threshold limit Values (NTLVS) for dredged materials", doc. UNEP (DEPI)/MED WG.334/inf. 8, 2-4 June 2009

Note

Il Mediterranean Dumping Protocol è uno dei sette Protocolli relativi a specifiche forme di inquinamento o di tutela ambientale adottati nel quadro della Convenzione per la protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento (Barcelona Convention, 1976). La convenzione è stata promossa dal Regional Seas Programme dell'UNEP e ne sono Parte gli Stati rivieraschi della regione. L'adozione del protocollo è avvenuta contestualmente a quella della convenzione stessa. Nel 1995 il protocollo e convenzione sono stati completamente rivisti (scheda n. 4).

Testi su web

Il testo ufficiale del protocollo è disponibile sul sito dell'UNEP/MAP:
http://www.unepmap.org
nonché sul sito dell'UNEP - sede Svizzera:
http://www.unep.ch/regionalseas/main/med/meddump.html

Protocollo per la prevenzione e l'eliminazione dell'inquinamento del mare Mediterraneo prodotto da scarichi effettuati da navi e aerei o da incenerimento in mare

Barcellona, 10 giugno 1995

Titolo ufficiale:	"Protocol for the Prevention and Elimination of Pollution in the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft or Incineration at Sea"
Denominazione abbreviata:	Dumping Protocol, 1995 amendments
Lingue:	Arabo, francese, inglese, spagnolo
Depositario:	Spagna

Stato (6 ottobre 2009)

Stati Parte:	14 Stati e la Comunità europea - Albania, Croatia, Cyprus, European Community, Egypt, France, Italy, Malta, Monaco, Morocco, Slovenia, Spain, Syria, Tunisia, Turkey.
Entrata in vigore:	Non in vigore. L'entrata in vigore degli emendamenti al protocollo, regolata dalla Convenzione di Barcellona per la protezione del mar Mediterraneo dall'inquinamento del 1976 (art. 16§4), era prevista 30 giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica e adesione da parte di almeno 3/4 degli Stati firmatari.
Ratifica dell'Italia:	Legge 27 maggio 1999, n. 175 "Ratifica ed esecuzione dell'Atto finale della Conferenza dei plenipotenziari sulla Convenzione per la protezione del mar Mediterraneo dall'inquinamento, con relativi protocolli, tenutasi a Barcellona il 9 e 10 giugno 1995", in S.O. alla G.U. n. 140 del 17 giugno 1999.
Entrata in vigore per l'Italia:	–

Organizzazione internazionale di riferimento

United Nations Environment Programme/Mediterranean Action Plan (UNEP/MAP)

48 Vassileos Konstantinou Avenue, 11635 Atene - Grecia
Tel: +30 210 72 73 100/123
Fax: +30 210 72 53 196/7
E-mail: unepmedu@unepmap.gr
Sito internet: http://www.unepmap.org/
Tel: +30 210 7273116
Fax: +30 210 7253196/7

MED POL Coordinating Unit for the Mediterranean Action Plan

Tel: +30 210 7273116
Fax: +30 210 7253196/7

L'UNEP svolge, ai sensi della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Barcelona Convention, art. 13), le funzioni di Segretariato del protocollo. Il programma prepara e indice, ogni due anni, le riunioni ordinarie delle Parti, insieme a quelle della convenzione, e riunioni straordinarie in ogni momento, su sua iniziativa o di almeno tre Stati parte.

L'UNEP esamina ogni questione o richiesta di informazione presentata dalle Parti, consulta le Parti sulle questioni riguardanti il protocollo e assicura il coordinamento con gli altri organismi internazionali competenti.

Il programma riceve altresì le informazioni relative alle autorizzazioni allo scarico rilasciate dagli Stati parte (art. 7) e sugli scarichi effettuati in caso di forza maggiore (art. 8). Esso viene inoltre consultato, e adotta le opportune raccomandazioni, in caso di situazione critica in cui non sia possibile smaltire a terra rifiuti o altri materiali senza rischi o danni inaccettabili, soprattutto per la salute (art. 9).

Nel quadro dell'UNEP/MAP, il MED POL - Programme for the Assessment and Control of Marine Pollution in the Mediterranean Region - si occupa, quale componente tecnico-scientifica del MAP, dell'attuazione del Mediterranean Dumping Protocol come emendato. Il MED POL assiste gli Stati mediterranei nella formulazione e attuazione di programmi di monitoraggio dell'inquinamento.

Articolato e principali contenuti

Il testo del protocollo è composto da 15 articoli e da un allegato, contenente l'elenco dei fattori che gli Stati devono tenere in considerazione nello stabilire i criteri per il rilascio delle autorizzazioni allo scarico.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

Ciascuna Parte applica le misure del protocollo (art. 11):

- alle navi e aeromobili registrati sul suo territorio o battenti la sua bandiera,
- alle navi e aeromobili che caricano sul suo territorio rifiuti o altri materiali destinati ad essere scaricati in mare,
- alle navi e aeromobili che si ritiene siano impegnati in operazioni di scarico nelle zone soggette alla loro giurisdizione.

Il protocollo non si applica a navi e aeromobili posseduti o gestiti da uno Stato parte mentre sono utilizzati per fini governativi di carattere non commerciale. Tuttavia, ciascuna Parte assicura, adottando appropriate misure, che tali navi e aeromobili agiscano, per quanto possibile e praticabile, in conformità con il protocollo.

Per "navi e aeromobili" si intende ogni tipologia di mezzo che viaggia nell'acqua o nell'aria. L'espressione include mezzi a cuscino d'aria e mezzi galleggianti, ad auto-propulsione o meno, piattaforme e altri manufatti in mare nonché i loro equipaggiamenti (art. 3§1).

L'ambito spaziale di applicazione (art. 2) è il mar Mediterraneo come definito dall'art. 1 della Barcelona Convention: le acque marittime del Mediterraneo propriamente detto e dei golfi e mari che esso racchiude compresi tra (limite occidentale) il meridiano che passa per il faro di capo Sparta, all'entrata dello stretto di Gibilterra, e (limite orientale) il limite meridionale dello stretto dei Dardanelli, tra i fari di Mehemetcik e di Kumkale. L'area di applicazione del protocollo può essere estesa al litorale come delimitato da ciascuna Parte contraente.

Il protocollo emendato si applica altresì al fondo e al sottofondo marino (art. 3, let. c).

A.2. Inquinanti considerati:

Ogni rifiuto, materiale o sostanza suscettibile di essere scaricata o incenerita in mare o immessa sul fondo o sottofondo marino, incluse navi, aeromobili, piattaforme e altri manufatti.

B) Principali disposizioni

Il nuovo protocollo impegna le Parti ad adottare ogni misura appropriata per prevenire, combattere ed eliminare nella massima misura possibile l'inquinamento del mar Mediterraneo generato dallo scarico - o immersione, o "dumping" - e dall'incenerimento in mare (art. 1).

Per "scarico" si intende (art. 3):

- ogni rilascio deliberato in mare di rifiuti o altri materiali da navi o aeromobili,
- ogni rilascio deliberato in mare di navi o aeromobili,
- ogni rilascio, deposizione o stoccaggio o sotterramento di rifiuti o altri materiali sul fondo o nel sottofondo marino da navi o aeromobili,

Il concetto di scarico non comprende il rilascio in mare di rifiuti o altri materiali connesso

alla normale operatività di navi, aeromobili o dei loro equipaggiamenti - tranne quando lo smaltimento costituisca la normale operatività - né il rilascio in mare di materiali per scopi diversi dal mero disfarsi degli stessi e sempre che questo non sia contrario agli scopi del protocollo.

Il protocollo vieta lo scarico nell'area del Mediterraneo di rifiuti e di altri materiali ad eccezione delle cinque tipologie elencate (art. 4):

- materiali di dragaggio,
- rifiuti di pesci o materiali organici derivanti dalla lavorazione del pesce e di altri organismi marini,
- navi, fino al 31 dicembre 2000,
- piattaforme o altri manufatti in mare, a condizione che i materiali in grado di creare rifiuti galleggianti o di contribuire in altro modo all'inquinamento dell'ambiente marino siano stati rimossi nella massima misura possibile, senza pregiudizio per le disposizioni dell'Offshore Protocol,
- materiali geologici inerti incontaminati i cui costituenti chimici non rischiano di essere liberati nell'ambiente marino.

Lo scarico o immersione in mare di tali rifiuti e materiali richiede una autorizzazione preventiva specifica rilasciata dalle competenti autorità nazionali (art. 5). Tale autorizzazione può essere rilasciata solo dopo l'attenta considerazione dei fattori stabiliti nell'allegato al protocollo e dei criteri, linee guida e procedure adottati dalle riunioni delle Parti contraenti (art. 6§1). Le Parti sono tenute a sviluppare e adottare tali criteri, linee guida e procedure per lo scarico di rifiuti e altri materiali al fine di prevenire, abbattere ed eliminare l'inquinamento (art. 6§2).

Il protocollo vieta, altresì, l'incenerimento in mare (art. 7), inteso come l'attività di combustione deliberata di rifiuti e altri materiali nelle acque del Mediterraneo con lo scopo della loro distruzione termica, escluse le attività collegate alla normale operatività di navi e aeromobili (art. 3§5).

Eccezioni ai divieti e agli obblighi di previa autorizzazione sono previsti nel caso di forza maggiore, in relazione alle condizioni meteorologiche o ad ogni altra causa, quando siano minacciate la vita umana o la sicurezza della nave o dell'aeromobile (art. 8).

Ove uno Stato parte ravvisi, in una situazione di natura eccezionale, l'impossibilità di smaltire a terra sostanze di cui è vietato lo scarico in mare, poiché questo smaltimento comporterebbe un inaccettabile pericolo o danno, soprattutto per la sicurezza umana, ne informa l'organizzazione che, dopo aver consultato le Parti del protocollo, raccomanda specifiche misure e metodi di gestione dello smaltimento a seconda delle specifiche circostanze. Lo Stato informa l'organizzazione dei passi intrapresi in base a tali raccomandazioni. Le Parti sono tenute, in tali occasioni, all'assistenza reciproca (art. 9).

Ciascuna Parte è tenuta designare una o più autorità competenti (art. 10§1):

- al rilascio delle autorizzazioni,
- alla registrazione della natura e della quantità dei rifiuti e materiali scaricati, dei luoghi, delle date e dei metodi di scarico.

Le autorità competenti di ciascuno Stato parte autorizzano lo scarico in mare, in via generale o specifica, di rifiuti e materiali quando questi sono caricati nel loro territorio o da una nave battente la loro bandiera o registrata nel loro territorio se il carico avviene nel territorio di uno Stato non Parte del protocollo (art. 10 §2).

Le Parti si impegnano ad impartire istruzioni alle proprie navi e aeromobili impiegati in servizi di ispezione marittima o in altri servizi qualificati, affinchè segnalino ogni incidente o situazione nel Mediterraneo che faccia supporre che sia stato effettuato o che stia per effettuarsi uno scarico contrario alle disposizioni del protocollo (art. 12).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Attuazioni internazionali:

- "Guidelines for the management of dredged material", 1999, MAP Technical Reports Series No. 129
- "Guidelines for the management of fish waste or organic materials resulting from the processing of fish and other marine organisms", 2002, MAP Technical Reports Series No. 136
- "Sea water desalination in the Mediterranean. Assessment and guidelines", 2003, MAP Technical Reports Series No. 139
- "Ammunitions duping sites into the Mediterranean Sea", doc. UNEP (DEPI)/MED WG. 338/2, 4 May 2009
- "Guidelines for the establishment of National Threshold Limit Values (NTLVS) for dredged materials", doc. UNEP (DEPI)/MED WG.334/inf. 8, 2-4 June 2009

Note

Gli emendamenti del 1995 al Mediterranean Dumping Protocol sono destinati a sostituire l'originaria versione del 1976 (scheda n. 3).

Il Mediterranean Dumping Protocol è uno dei sette protocolli adottati nel quadro della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo dall'inquinamento (Barcelona Convention, 1976 rivista nel 1995). La convenzione è stata promossa dal Regional Seas Programme dell'UNEP. Sono Parte della convenzione gli Stati rivieraschi della regione.

Testi su web

Il testo ufficiale degli emendamenti è disponibile sul sito dell'UNEP/MAP:
http://www.unepmap.org

SEZIONE 2

La prevenzione dell'inquinamento da navi

Nota introduttiva

SCHEDA 5:
Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e suo Protocollo, 1973-1978 (Marpol 73/78)

SCHEDA 6:
Convenzione Marpol 73/78, Annesso I, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio, 1973 (*Annex I of* Marpol 73/78)

SCHEDA 7:
Convenzione Marpol 73/78, Annesso II, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa, 1973 (*Annex II of* Marpol 73/78)

SCHEDA 8:
Convenzione Marpol 73/78, Annesso III, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze nocive trasportate via mare in colli, 1973 (*Annex III of* Marpol 73/78)

SCHEDA 9:
Convenzione Marpol 73/78, Annesso IV, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da liquami provenienti dalle navi, 1973 (*Annex IV of* Marpol 73/78)

SCHEDA 10:
Convenzione Marpol 73/78, Annesso V, Regole per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti delle navi, 1973
(*Annex V of* Marpol 73/78)

SCHEDA 11:
Protocollo del 1997 di emendamento alla Convenzione Marpol 73/78, recante l' Annesso VI, Regole per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi, 1997 (Marpol *Annex VI*)

SCHEDA 12:
Convenzione internazionale per il controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi, 2001 (AFS *Convention*)

SCHEDA 13:
Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, 2004 (BWM *Convention*)

SCHEDA 14:
Convenzione internazionale per il riciclaggio sicuro e ambientalmente compatibile delle navi, 2009 (Hong Kong SRC)

Nota introduttiva

La Sezione 2 raccoglie le schede relative ai principali accordi internazionali per la prevenzione dell'inquinamento marino derivante da navi. Si tratta della Convenzione Marpol 73/78, dei suoi sei annessi[1] e delle più recenti convenzioni sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi (AFS *Convention*)[2], sul controllo e la gestione delle acque di zavorra (BWM *Convention*)[3] e sul riciclaggio sicuro e ambientalmente compatibile delle navi (Hong Kong SRC)[4].

Diversamente dagli accordi sul *dumping* riuniti nella precedente sezione, questi strumenti giuridici hanno in comune la caratteristica di incidere, per finalità ambientali, sulla "normale operatività della nave"[5], sul suo fatto tecnico e sulle sue funzioni ordinarie e primarie, la navigazione per il trasporto. Si tratta di aspetti rispetto ai quali l'esistenza di requisiti nazionali non uniformi può condizionare negativamente quei principi di libera concorrenza e di libertà di navigazione su cui si basa l'uso del mare per il trasporto del 90% delle merci scambiate a livello internazionale[6]. L'esistenza di standard internazionali sulla prevenzione dell'inquinamento da navi è dunque di primaria importanza per la comunità marittima internazionale e la materia è prevalentemente oggetto di accordi multilaterali ad applicazione globale a discapito, almeno sino ad oggi, dello sviluppo di norme regionali di protezione.

Le specifiche tipologie e forme di inquinamento dell'ambiente marino prese in considerazione da tali accordi globali sono molteplici. La prevenzione dell'inquinamento derivante dalla navigazione internazionale riguarda sia gli effetti inquinanti dei carichi trasportati (idrocarburi, sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa, sostanze nocive trasportate in colli) che la capacità inquinante della nave e del suo funzionamento (liquami e rifiuti prodotti a bordo, operazioni di carenaggio o di zavorramento, emissioni in atmosfera nonché, da ultimo, la nave alla fine della sua vita operativa).

Per quanto riguarda la consistenza complessiva di queste tipologie di inquinamenti ed il suo impatto, i dati aggregati disponibili sono scarsi, disomogenei e spesso basati solo su stime teoriche. Secondo alcuni studi internazionali riferiti agli anni '80, le operazioni di *routine* delle navi generavano intorno al 12% dell'inquinamento mondiale di mari e oceani[7]. Con riferimento alla sola introduzione di idrocarburi nell'ambiente marino e ipotizzando il pieno rispet-

---

1 *Schede da n. 5 a n. 11.*
2 *Scheda n. 12.*
3 *Scheda n. 13.*
4 *Scheda n. 14.*
5 *Il collegamento con la "normale operatività della nave" è infatti uno dei criteri utilizzati per distinguere la nozione di "scarico" di cui alla London Convention da quella di cui alla Convenzione Marpol 73/78. Cfr. in proposito l'art. 1§5, lett. b) della Convenzione di Montego Bay e la Nota introduttiva alla Sezione 1.*
6 *Dato tratto da IMO-Maritime Knowledge Centre, "International Shipping and World Trade. Facts and figures", November 2008.*
7 *GESAMP, "The State of the Marine Environment", UNEP-GESAMP Reports and Studies, n. 39, 1990.*

to degli standard internazionali sugli scarichi da parte di tutte le navi, si calcolano in 457.000 le tonnellate di petrolio versate ogni anno legalmente nei mari e negli oceani del mondo[8]. Per quanto riguarda il mar Mediterraneo esso, pur rappresentando solo lo 0.8% delle acque marine del pianeta[9], vede transitare circa il 20% del traffico petrolifero mondiale ed arrivare ai suoi porti il 30% delle merci mondiali. Per il 2018 si stima un incremento del 18% delle attività di navigazione globale che si svolgono nel bacino, più consistente nel trasporto di sostanze chimiche e di container[10]. Ad oggi, il 45% di questi traffici è svolto da navi che battono bandiere di Stati non rivieraschi[11]. In questo quadro sembra significativa degli impatti ambientali del trasporto di idrocarburi nel Mediterraneo la classifica dell'Unione Petrolifera che colloca questo mare al primo posto nel mondo per densità di catrame pelagico[12].

Gli accordi internazionali sulla prevenzione dell'inquinamento da navi. A partire dal secondo dopoguerra, con la crescita dei fabbisogni energetici si avvia anche un incremento esponenziale del trasporto internazionale via mare di petrolio e idrocarburi nonché l'aumento delle dimensioni delle navi utilizzate[13]. Insieme ai transiti crescono anche le operazioni di *routine* condotte dalle petroliere nel corso della navigazione (ad esempio, il lavaggio delle cisterne, caricando acqua di mare e scaricando le acque sporche, o gli scarichi delle acque di sentina) e si registra una notevole dispersione di idrocarburi in mare. Sebbene in un contesto di consapevolezze ambientali poco diffuse, il trasporto di petrolio evidenzia subito la sua capacità di arrecare danno ad altri "usi legittimi del mare", in primo luogo la pesca, a fronte di una sovranità degli Stati sul mare normalmente estesa su una fascia di sole tre miglia marine dalle coste.

Nel 1954, la Convenzione Oilpol[14] fissa i primi impegni internazionali sulla materia. Essa prevede zone - di estensione fino a 50 miglia dalla terra più vicina - dove proibire gli scarichi contenenti più di 100 parti per milione di idrocarburi e impegna gli Stati parte a rendere disponibili impianti costieri per la ricezione delle acque oleose e dei residui del carico. Nel decennio successivo tali impegni vengono rivisti e aggiornati in seno all'Organizzazione Marittima Internazionale che, nel frattempo, ha iniziato ad operare[15].

Nel 1967, il noto incidente occorso alla petroliera *Torrey Canyon*, che produce il versamento di oltre 120.000 tonnellate di greggio nelle acque del Canale della Manica, è all'origine di alcune proposte di emendamento alla Oilpol nonchè dell'avvio di negoziati per un nuovo strumento giuridico, di maggiore ampiezza e portata, destinato a sostituire la Oilpol nella prassi internazionale degli Stati. Il negoziato si conclude nel 1973

---

[8] *GESAMP, "Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-based Activities", GESAMP Reports and Studies n. 75, 2007.*

[9] *Con una superficie pari a 2,51 milioni di km2.*

[10] Dati tratti da Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC)/Euro-Mediterranean Partnership/EUROMED Cooperation on Maritime Safety and Prevention of Pollution from Ships (SAFEMED), "Study of Maritime Traffic Flows in the Mediterranean Sea. Final Report - Unrestricted Version", July 2008.

[11] *La flotta degli Stati mediterranei rappresenta il 10% del tonnellaggio della flotta mondiale.*

[12] *La concentrazione di catrame pelagico nel Mediterraneo è pari a 38 mg al metro quadro. Cfr. U. Biliardo, G. Mureddu, "Traffico petrolifero e sostenibilità ambientale: dimensione del traffico petrolifero, maree nere, politiche di sicurezza della navigazione e implicazioni economiche, con riferimento al mondo intero e al Mediterraneo in particolare", Unione petrolifera, 2005.*

[13] *La prima nave da 100.000 tonnellate per il trasporto transoceanico di greggio fu varata nel 1959.*

[14] *"Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil", entrata in vigore il 26 luglio 1958.*

[15] *L'organizzazione viene creata con la "Convention on the International Maritime Organization" ("IMO Convention"), adottata a Ginevra dalla United Nations Maritime Conference il 6 marzo 1948 e modificata, tra l'altro, con Risoluzione A.358(IX) del 14 novembre 1975.*

con la firma di un testo che entrerà in vigore solo dopo che un Protocollo nel 1978 ne modificherà alcune disposizioni[16]. La corposa convenzione che ne deriva, cosiddetta Marpol 73/78 (scheda n. 5)[17], regola, attraverso i suoi sei annessi (schede da n. 6 a n. 11) dal testo che complessivamente supera le 400 pagine, la prevenzione di specifiche forme dell'inquinamento da navi e, da oltre un trentennio, è il principale strumento per controllare l'inquinamento dei mari riconducibile alla ordinaria navigazione internazionale.

E' da ricordare che, parallelamente allo sviluppo di tali accordi di diritto marittimo, a partire dagli anni '70 si approvano molteplici strumenti giuridici e dichiarazioni internazionali finalizzate alla protezione dell'ambiente o di sue specifiche componenti e che, in vario modo, pongono in capo agli Stati degli obblighi di tutela e conservazione anche nei confronti della biodiversità e degli equilibri ecologici di mari e oceani. Nonostante l'evolversi di questo settore del diritto internazionale ha raggiunto pochi punti fermi dal punto di vista consuetudinario, la comunità marittima internazionale si è confrontata da subito con l'emergere del nuovo tema, sospinta anche dalla necessità di acquisire o mediare nel diritto marittimo interessi, principi e impegni che per loro natura possono contrastare con quelli della libertà di navigazione e della fluidità del trasporto commerciale.

Tra la fine degli anni '90 e i primi anni del nuovo millennio vi è una ulteriore accelerazione nella produzione normativa internazionale in materia di inquinamento da navi, anche in questo caso a seguito di alcuni disastri marittimi e della notevole eco registrata nell'opinione pubblica per la loro gravi conseguenze ambientali: l'incidente della petroliera Erika al largo della Bretagna che, nel 1999, rilascia nei mari e sulle coste francesi oltre 12.000 tonnellate di olii pesanti, seguito, nel 2002, da quello della petroliera Prestige di fronte alla regione spagnola della Galizia con le sue 77.000 tonnellate di combustibile versate in mare e arrivate sulle coste europee.

Sulla base dell'iniziativa di alcuni Stati dell'Unione Europea, *in primis* di quelli direttamente colpiti dai disastri, la Convenzione Marpol 73/78 viene sostanzialmente revisionata nell'annesso che regola le caratteristiche costruttive delle navi in circolazione. Si approva, tra le altre modifiche, un calendario di dismissione delle navi cisterna prive di doppio scafo, vale a dire di quell'intercapedine che diminuisce la probabilità di fuoriuscita dei carichi in caso di danneggiamento dello scafo a seguito di collisione o incaglio.

Tali incidenti e l'aumentata sensibilità internazionale per le problematiche dell'inquinamento marino hanno fatto avanzare rapidamente anche i negoziati relativi ad altri due accordi di carattere marittimo-ambientale, che da tempo erano sostanzialmente fermi: la Convenzione per il controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi siglata nel 2001 (scheda n. 12) e quella per il controllo e la gestione delle acque di zavorra, conclusa nel 2004 (scheda n. 13). Da ultimo, nel 2009, si chiude il testo della Convenzione internazionale per il riciclaggio sicuro e ambientalmente compatibile delle navi (scheda n. 14).

La prevenzione dell'inquinamento da navi nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. Gli strumenti giuridici raccolti nella sezione hanno oggi un riferimento ine-

[16] *In particolare, il Protocollo del 1978 ha posticipato l'entrata in vigore di uno degli annessi alla convenzione - l'Annesso II sui prodotti chimici nocivi - aprendo così a quei paesi che avevano manifestato difficoltà nell'applicazione nella tali norme.*

[17] *Il testo della Convenzione del 1973 e del Protocollo del 1978 costituiscono un unico strumento giuridico, formalmente denominato Marpol 73/78.*

ludibile nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. La convenzione, firmata a Montego Bay nel 1982 a conclusione di un decennio di negoziati, è entrata in vigore nel 1994 e conta, ad oggi, sull'adesione di 160 Stati[18].

Tutti gli accordi riportati nella sezione contengono disposizioni che richiamano il rispetto dei principi del diritto del mare o della Convenzione di Montego Bay con formule di contenuto analogo: la Convenzione Marpol 73/78 prevede che nulla in essa contenuto pregiudichi la codificazione e lo sviluppo del diritto del mare realizzato dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare[19]; la convenzione sui sistemi antivegetativi (AFS *Convention)* e la convenzione sulle acque di zavorra (BWM *Convention*), che nulla in esse contenuto deve pregiudicare i diritti e gli obblighi degli Stati derivanti dal diritto consuetudinario come riflesso nella Convenzione di Montego Bay[20]. Il preambolo della BWM *Convention*, inoltre, richiama la specifica disposizione di Montego Bay sull'introduzione in mare delle specie aliene o importate[21].

D'altro canto - come visto nella Nota introduttiva alla precedente sezione - anche la Convenzione sul diritto del mare si occupa delle relazioni con gli obblighi derivanti dagli accordi preesistenti in materia di protezione dell'ambiente marino, i quali devono essere attuati conformemente ai suoi principi e obiettivi, sancendo così il carattere quadro delle disposizioni della convenzione rispetto a tali accordi "speciali"[22].

Venendo a come la convenzione inquadra la materia dell'"inquinamento da navi", quest'ultima è trattata in via generale nell'ambito della sua parte XII sulla protezione e preservazione dell'ambiente marino[23]. Ai sensi dell'art. 194, comma 1, gli Stati sono tenuti ad adottare - singolarmente e congiuntamente - le misure necessarie a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo tutte le possibili fonti di inquinamento dell'ambiente marino[24]. Tali misure comprendono, tra l'altro, i provvedimenti diretti a limitare al massimo l'inquinamento da parte di navi, prevenendo gli scarichi intenzionali e accidentali in mare e regolamentando la progettazione, la costruzione, l'armamento, le operazioni e la condotta delle navi nonchè quelli atti a prevenire incidenti e ad affrontare le emergenze assicurando la sicurezza delle operazioni in mare[25]. Le successive norme della parte XII della convenzione espressamente dedicate alla materia dell'"inquinamento da navi" non comprendono né le misure sulle rotte della navigazione né quelle sulla sicurezza marittima o sulle

---

[18] *Stato delle ratifiche aggiornato al 1° ottobre 2009. E' largamente riconosciuto che diverse disposizioni della convenzione codificano norme di diritto consuetudinario.*

[19] *Convenzione Marpol 73/78, art. 9§2. La terza conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare (United Nations Conference on the Law of the Sea - UNCLOS III) aprì i suoi lavori nel 1973 e li concluse nel 1982 con l'adozione del testo della Convenzione di Montego Bay.*

[20] *AFS Convention, art. 15 - Relationship to International Law of the Sea e BWM Convention, art. 16 - Relationship to International Law and Other Agreements.*

[21] *Il riferimento è all'art. 196 della Convenzione sul diritto del mare intitolato "Use of technologies or introduction of alien or new species".*

[22] *"Specific obligations assumed by States under special conventions, with respect to the protection and preservation of the marine environment, should be carried out in a manner consistent with the general principles and objectives of this Convention", art. 237§2.*

[23] *Parte XII, artt. da 192 a 237.*

[24] *La Convenzione ha anche fornito la seguente ampia definizione di "inquinamento" ai sensi del diritto del mare: "l'introduzione, diretta o indiretta, da parte dell'uomo, di sostanze o di energia nell'ambiente marino, compresi gli estuari, quando questa ha, o può avere, effetti nocivi, quali danni alle risorse biologiche, rischi per la salute dell'uomo, intralcio alle attività marittime, compresa la pesca e le altre utilizzazioni legittime del mare, alterazione della qualità dell'acqua del mare dal punto di vista della sua utilizzazione o degradazione dei suoi valori di godimento" art. 2 (traduzione nostra).*

[25] *Convenzione di Montego Bay, art. 194 §3, lett. b).*

emergenze in mare, aspetti che sono invece oggetto di specifiche e diverse disposizioni.

Il dovere degli Stati di intervenire sull'inquinamento da navi a protezione dell'ambiente marino è stato contemperato nella convenzione con le esigenze di libertà e speditezza della navigazione. Dal confronto tra questi due interessi è derivato un particolare equilibrio nei rispettivi poteri degli Stati costieri, del porto e della bandiera sia sotto il profilo della loro capacità regolazione che sotto quello, diverso, dell'applicazione internazionale delle relative norme. Le disposizioni rilevanti in tal senso sono sia quelle per la protezione e preservazione dell'ambiente marino di cui alla parte XII della convenzione che quelle che definiscono il regime giuridico degli spazi del mare (mare territoriale[26], zona economica esclusiva[27], alto mare[28]). In tali regimi, infatti, la comunità internazionale ha graduato con grande attenzione la misura del potere degli Stati costieri di adottare ed applicare leggi e regolamenti sull'inquinamento da navi rispetto a quello degli Stati della bandiera.

In estrema sintesi e semplificazione, il potere dello Stato costiero è massimo sul suo territorio ed esso può, pertanto, stabilire particolari requisiti per l'ingresso nei suoi porti e terminali *offshore* di navi straniere con il solo obbligo di darne la dovuta pubblicità nonché appropriata comunicazione all'organizzazione internazionale competente (leggasi l'IMO).

Più limitato il potere dello Stato costiero di adottare leggi e regolamenti sull'inquinamento da navi nel suo mare territoriale[29]. Se, da un lato, nel mare territoriale grava sulle navi straniere l'obbligo di conformarsi alle leggi e regolamenti posti dallo Stato costiero per la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento[30], dall'altro, lo Stato costiero non può, con tali provvedimenti, intralciarne il diritto di passaggio inoffensivo né regolare la progettazione, la costruzione, l'armamento o l'allestimento delle navi se non dando applicazione a "regolamenti e norme internazionali generalmente accettate"[31].

La delicatezza della materia in questione è ben evidente. Regolare autonomamente e diversamente dalle norme internazionali uniformi il disegno e la costruzione delle navi significa poter di fatto impedire l'esercizio del passaggio inoffensivo, uno dei cardini su cui gira la libertà di navigazione. Quasi tutti gli accordi raccolti nella sezione contengono standard e norme generalmente accettate su tali aspetti, sottratti al potere di regolazione autonoma dello Stato in quanto costiero. Per il mare territoriale, quindi, molte delle norme internazionali riportate in questa sezione vengono a configurarsi non più, solo e tanto, come il livello di protezione minimo cui deve conformarsi la normativa nazionale dello Stato di bandiera[32] ma anche, per quanto riguarda la progettazione/costruzione/armamento/allestimento delle navi, come il livello massimo di tutela ambientale che lo Stato costiero può conseguire. In questo quadro, l'aggiornamento e l'avanzamento della protezione offerta a livello internazionale dalle convenzioni "speciali" diventa - insieme all'esercizio dei poteri dello Stato del porto - la via primaria per

[26] *Convenzione di Montego Bay, Parte II.*
[27] *Convenzione di Montego Bay, Parte V.*
[28] *Convenzione di Montego Bay, Parte VII.*
[29] *Ai sensi dell'art. 21§1, lett. f) e art. 211§4 della Convenzione di Montego Bay.*
[30] *Convenzione di Montego Bay, art. 21§4.*
[31] *Convenzione di Montego Bay, art. 21§2 e art. 211§4.*
[32] *L'art. 211§2 stabilisce che le leggi e i regolamenti adottati dagli Stati per la prevenzione dell'inquinamento da navi sulle navi battenti la loro bandiera o iscritte ai loro registri devono avere almeno lo stesso effetto delle regole e standard internazionali adottati tramite l'organizzazione internazionale competente o una conferenza diplomatica generale.*

aumentare la tutela degli interessi costieri, dell'ambiente e degli altri usi legittimi del mare.

Nelle zone economiche esclusive - dove lo Stato costiero ha, ai sensi della convenzione, giurisdizione *inter alia* in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino[33] - o anche, come sta avvenendo nel Mediterraneo, nelle zone di giurisdizione per le sole finalità ambientali[34], l'ambito del potere dello Stato costiero di adottare leggi e regolamenti da imporre anche alle navi straniere è ancor più limitato. Le navi straniere debbono sì conformarsi in via generale alle leggi e regolamenti dello Stato costiero ma, in materia di inquinamento da navi, i provvedimenti possono essere adottati solo allo scopo di applicare la normativa internazionale, conformandosi e dando attuazione alle "regole e norme internazionali, generalmente accettate, stabilite attraverso la competente organizzazione internazionale o conferenza diplomatica generale"[35].

Tale compressione di poteri e l'inadeguatezza di un regime di protezione ambientale incentrato su regole globali per tutelare tratti di mare di particolare vulnerabilità ha trovato un bilanciamento in una ulteriore disposizione della Convenzione di Montego Bay. L'art. 216 comma 6 prevede infatti l'adozione di speciali misure obbligatorie per aree della ZEE di uno Stato costiero che siano chiaramente definite e la cui vulnerabilità venga riconosciuta sulla base di comprovate motivazioni oceanografiche, ecologiche e in relazione al traffico che vi si svolge[36]. Questa disposizione ha inquadrato la disciplina delle "aree speciali" prevista dagli annessi I, II e V della Convenzione Marpol 73/78 (e, dal 2005, delle "aree per il controllo delle emissioni" di cui all'Annesso VI); per un altro verso, essa ha fornito uno strumento per incanalare nel solco di una procedura internazionale le eventuali ulteriori pretese di protezione avanzate dagli Stati costieri. Sul tema, particolarmente rilevante per l'area del Mediterraneo[37], si rinvia alla Nota introduttiva alla Sezione 4.

Infine, vale la pena accennare ai poteri degli Stati di applicare le norme nazionali ed internazionali sull'inquinamento da navi[38]. Com'è noto, l'applicazione delle norme - nel senso dell'*enforcement* in lingua inglese - è compito *in primis* di ogni Stato sulle navi che battono la sua bandiera o che sono iscritte nei suoi registri[39]. Lo Stato di bandiera, tra l'altro, assicura la presenza a bordo delle documentazioni previste dalle norme internazionali e garantisce il sistema di ispezioni periodiche delle navi.

Anche agli Stati in quanto costieri è riconosciuto un certo potere di azione nei confronti delle navi straniere che abbiano commesso violazioni delle norme nazionali ed internazionali[40]. In linea generale, si può osservare che tale potere - il cui esercizio è soggetto ad una articolata serie di norme di salvaguardia poste a difesa in primo luogo della speditezza della navigazione[41] - si riduce in funzione della distanza della nave dalla costa (è maggio-

---

[33] *Convenzione di Montego Bay, art. 56§1, lett. b(3).*

[34] *Si fa riferimeno alla prassi registrata negli ultimi anni da parte di alcuni Stati rivieraschi di applicare la giurisdizione costiera prevista nella EEZ dalla Convenzione di Montego Bay limitatamente alla materia della protezione e preservazione dell'ambiente marino. In particolare, vedi la zona di protezione ecologica dichiarata dalla Francia con loi n. 2003-346 del 15 aprile 2003. Per l'Italia, vedi la Legge 8 febbraio 2006, n. 61 "Istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale" in G.U. n. 52 del 3 marzo 2006 cui non sono però seguiti i previsti provvedimenti di attuazione.*

[35] *Convenzione di Montego Bay, art. 211§5.*

[36] *Convenzione di Montego Bay, art. 211§6.*

[37] *Il Mediterraneo è "area speciale" per l'inquinamento da idrocarburi (Annesso I, reg. 1§11) e per l'inquinamento da rifiuti (Annesso V, reg. 5§1, lett. a), con entrata in vigore dei requisiti previsti da quest'ultima il 1° maggio 2009.*

[38] *Convenzione di Montego Bay, Parte XII, Sezione 6 dedicata all'Enforcement.*

[39] *Convenzione di Montego Bay, art. 217 - Enforcement by flag States.*

[40] *Convenzione di Montego Bay, art. 220 - Enforcement by coastal States.*

re se la nave è volontariamente nel porto dello Stato costiero e minore se la nave è in navigazione nel mare territoriale o nella zona economica esclusiva) e della distanza del luogo dove la nave ha commesso una violazione (possibilità di intervento maggiori se la violazione avviene nel mare territoriale piuttosto che se avviene nell'alto mare). La gravità dell'inquinamento che deriva dalla violazione è anch'essa un fattore che condiziona l'ampiezza del potere dello Stato costiero di applicare le norme sulle navi straniere.

Non è questa la sede per analizzare le disposizioni della Convenzione di Montego Bay in materia di controlli e ispezioni degli Stati costieri sulle navi straniere. Ci si limita a ricordare che, oltre al sistema delle certificazioni internazionali obbligatorie su cui si basa in gran parte la verifica della conformità delle navi alle convenzioni internazionali, il regime delle prove e delle motivazioni degli interventi ispettivi degli Stati stabilito dalla convenzione ha implicazioni importanti per la concreta effettività delle norme di protezione dall'inquinamento da navi[42]. Le ispezioni dello Stato del porto rimangono infatti fondamentali e necessitano di un apparato pubblico efficace e professionalizzato, adeguatamente coordinato a livello internazionale[43].

Il ruolo dell'IMO nella prevenzione dell'inquinamento da navi: il confronto tra interesse ambientale e marittimo. Emerge da quanto detto l'indispensabilità della regolazione di livello internazionale per lo svolgersi della navigazione globale nonché per la tutela dell'ambiente marino degli Stati costieri, anche date le limitazioni poste a questi ultimi dal diritto del mare in materia di inquinamento da navi.

Nonostante la Convenzione di Montego Bay citi esplicitamente l'IMO in una sola disposizione[44] essa è l'"organizzazione internazionale competente" più volte chiamata in causa dalla convenzione, in particolare in tema di adozione di regole e norme per la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento e dai rischi derivanti dalla navigazione commerciale internazionale.[45]

L'IMO ha seguito con particolare attenzione le relazioni tra lo sviluppo del diritto del mare e quello degli accordi internazionali "speciali". L'organizzazione ha partecipato con assiduità ai lavori della terza conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare e, dal 1997, elabora periodicamente - in consultazione con la Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS) delle Nazioni Unite - un documento che fornisce una panoramica degli aspetti del suo lavoro che hanno relazioni con la Convenzione sul diritto del mare.[46]

L'IMCO, poi IMO[47], è nata per facilitare la cooperazione internazionale tra gli Stati per l'adozione di regole e prassi tecniche uniformi sulla navigazione per il commercio internazionale. Le sue finalità originarie sono rivelatrici delle principali preoccupazioni della comunità marittima internazionale nel secondo dopoguerra. Il testo della conven-

[41] *Vedi la Sezione 7 sulle Safeguards della parte XII della Convenzione di Montego Bay.*

[42] *Tale sistema tendenzialmente privilegia le esigenze di speditezza della navigazione: si pensi al diritto al risarcimento che spetta alla nave petroliera che abbia subito una ispezione che ne abbia "ingiustificatamente" ritardato il cammino.*

[43] *In materia di coordinamento internazionale dei controlli cui partecipa l'Italia vedi, tra l'altro, il Paris Memorandum of Understanding on Port State Control del 1982.*

[44] *Art. 2 dell'Allegato VIII della convenzione, che stabilisce, ai fini della procedura di arbitrato speciale, che l'IMO mantenga una lista di esperti in materia di navigazione e in particolare sull'inquinamento da navi ed il dumping.*

[45] *Per l'individuazione dell'"organizzazione internazionale competente" in relazione ciascuna disposizione della Convenzione di Montego Bay, vedi il documento DOALOS, "Competence of relevant international organizations under the UN Convention on the Law of the Sea", Law of the Sea Bulletin, n. 31, part III.*

[46] *Da ultimo vedi IMO, "Implications of the United Nations Convention on the law of the sea for the International Maritime Organization", LEG/MISC.6 del 10 settembre 2008.*

[47] *Intergovernmental Maritime Consultative Organization e, dal 1975, International Maritime Organization.*

zione istitutiva dell'organizzazione adottato nel 1948 riporta tra le altre[48]:

- il sostegno alla cooperazione tra i Governi per l'adozione di regole e pratiche relative ad aspetti tecnici che possono influenzare la navigazione per il commercio internazionale e per l'adozione generale degli standard più elevati in materia di sicurezza marittima ed efficienza della navigazione;
- la rimozione di azioni discriminatorie e di restrizioni innecessarie da parte dei Governi che possano influenzare la navigazione commerciale internazionale, così da promuovere senza discriminazioni la disponibilità di servizi di navigazione per il commercio.

A seguito di modifiche della convenzione istitutiva[49] l'IMO ha poi ampliato la sua sfera d'azione e, nel 1975[50], ha affiancato alle tradizionali competenze sulla sicurezza ed efficienza della navigazione quelle in materia di prevenzione e controllo dell'inquinamento marino. Sotto il profilo dell'organizzazione interna, per il perseguimento delle nuove finalità è stato istituito un comitato permanente per le questioni ambientali, il *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) dove siedono gli Stati parte dell'organizzazione oltre alle rappresentanze di categoria e degli interessi[51]. Nel Segretariato generale dell'organizzazione è stata inoltre creata una *Marine Environment Division.*

Con tali modifiche, l'IMO è diventata l'organizzazione internazionale di riferimento non solo per lo sviluppo, l'aggiornamento e l'attuazione del diritto internazionale marittimo ma anche per la materia della prevenzione dell'inquinamento da navi. Nel suo seno - o nella sua sede - sono stati negoziati gli strumenti giuridici raccolti in questo volume e l'organizzazione svolge un ruolo chiave sulla materia, come evidenziano le schede riportate nella presente sezione[52].

Nell'IMO, quindi, si è concentrata la capacità di regolazione internazionale su due interessi diversi, egualmente meritevoli di tutela: quello alla libera, sicura ed efficiente navigazione per il commercio internazionale e quello alla protezione dell'ambiente marino dai danni causati dalla stessa. Si vuole qui evidenziare che tali interessi sono in linea teorica confliggenti tra loro (l'inquinamento zero è possibile solo in assenza di navigazione, mentre la libertà massima di trasporto via mare si ha solo in assenza di ogni limite). In questa prospettiva, gli accordi per la prevenzione dell'inquinamento da navi possono anche essere letti come il punto di mediazione che, a fronte di tale conflitto, la comunità marittima internazionale rappresentata nell'IMO sancisce su ogni specifico aspetto dell'inquinamento da navi.

Altra caratteristica del lavoro dell'organizzazione è, in conformità con la sua convenzione istitutiva, il saldo ancoraggio "tecnico" dei negoziati che vi si svolgono. Infatti, il diritto convenzionale prodotto nell'IMO è fortemente caratterizzato dalla presenza di contenuti tecnico-scientifici, molto spesso vere e proprie regole tecniche internazionali.

In effetti, la tecnicità caratterizza il profilo materiale del diritto contemporaneo, nazionale e internazionale. Accade nel diritto internazionale dell'ambiente: ad esempio, a contenuto tecnico sono le liste di specie marine da proteggere che sono parte integrante di alcuni strumenti

---

[48] *Convenzione IMCO nella versione originaria adottata nel 1948, art. 1, lett. a) e b),(traduzione nostra). Vedi anche la descrizione delle funzioni dell'organizzazione su: http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=771*

[49] *Cfr. supra nota 15.*

[50] *Risoluzione dell'Assemblea dell'IMO A.358(IX) entrata in vigore nel 1982.*

[51] *Sono membri dell'IMO 169 Stati, cui si aggiungono 3 membri associati. Possono partecipare alle riunioni del MEPC, inoltre, 42 associazioni intergovernative che hanno concluso accordi di cooperazione con l'IMO e 65 organizzazioni non governative che hanno status consultivo presso l'organizzazione.*

[52] *Nelle schede vedi in particolare le voci "Organizzazione internazionale di riferimento" e "Principali modifiche e attuazioni internazionali".*

multilaterali. Accade, come accennato, nel settore marittimo. La presenza di elementi tecnici negli accordi internazionali che trattano di protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento da navi presuppone quindi che i relativi negoziati si basino sul confronto tra *expertise* diverse: si pensi alla differenza di prospettiva tra le posizioni negoziali che possono essere formulate da un esperto di ingegneria navale o da un esperto di ecosistemi marini.

Entrambi i temi sottolineati, quello della diversità delle visioni e degli interessi contemperati negli accordi internazionali in esame e quello del contenuto tecnico degli stessi, aprono lo spazio per alcune riflessioni più generali.

In primo luogo, alcune considerazioni possono svilupparsi sul piano della coesistenza di diverse organizzazioni internazionali aventi sfere di azione istituzionale che di fatto in parte si sovrappongono. L'IMO, infatti, con l'assunzione delle finalità ambientali, si è inserita in un contesto dove operavano e operano altri organismi e programmi delle Nazioni Unite - globali e regionali - specializzati. In questi, gli Stati sviluppano saperi e decisioni internazionali di riferimento che riguardano anche la protezione dell'ambiente marino. Non è un caso che nelle schede raccolte in questa sezione - e nelle altre del volume - sia rilevabile la frequente cooperazione, più o meno formalizzata, a volte anche attraverso la presenza di espliciti richiami negli accordi, tra l'IMO e tali diversi organismi. Nonostante la sede internazionale di riferimento in materia di inquinamento da navi rimanga l'IMO è evidentemente avvertita la necessità di accorgimenti o soluzioni istituzionali che armonizzino, almeno tendenzialmente, decisioni e valutazioni sia generali che tecniche sulla materia[53]. E, di fatto, è l'IMO a fare in modo che nulla di quanto può incidere sulla delicata materia della navigazione internazionale sia sottratto alla sua verifica diretta, come evidenzia, ad esempio, il caso del Mediterraneo dove, nell'ambito del sistema di uffici e centri regionali costituiti e gestiti dal Programma per l'Ambiente delle Nazioni Unite, il "Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea" (REMPEC) sia l'unico posto sotto la diretta amministrazione dell'IMO[54].

Inoltre, una ulteriore riflessione si impone sul piano della garanzia che tutti gli interessi in gioco siano valutati in maniera equilibrata. Si può utilizzare come indicatore di massima di tale equilibrio la provenienza istituzionale dei delegati che per gli Stati negoziano le norme internazionali in seno all'IMO. Infatti, nonostante i modelli organizzativi e di ripartizione delle competenze siano diversi all'interno di ciascun Governo, la materia della prevenzione dell'inquinamento da navi coinvolge interessi di settore - competenze e saperi - normalmente curati a livello nazionale da molteplici amministrazioni: marittime e dei trasporti, dell'ambiente, degli esteri, della pesca, del turismo, della difesa. Una sommaria verifica della composizione delle delegazioni nazionali per amministrazione di provenienza in una recente sessione del MEPC[55] indica come su 90 capi delegazione, 58 rappresentavano amministrazioni marittime o dei trasporti (di cui solo 10 provenienti da uffici con competenze ambientali), 18 erano rappresentanti permanenti presso l'IMO (in genere designati dalle amministrazioni marittime o dei trasporti), 7 erano personale d'ambasciata, che in genere rappresenta posizioni di mediazione tra quelle delle altre amministrazioni coinvolte[56]. Solo in 6 casi il capo delegazione era un funzionario dell'amministrazione dell'ambiente. Guardando ai membri delle

[53] *In proposito, si rinvia anche alla Nota introduttiva della Sezione 4 del volume.*
[54] *Cfr. la Nota introduttiva e le schede di cui alla successiva Sezione 3 del volume.*
[55] *Sessione 57 del MEPC, svolta dal 31 marzo al 4 aprile 2008.*
[56] *Anche in funzione di attaché marittimi presso le ambasciate.*

delegazioni[57] le proporzioni - o le sproporzioni - sono simili: 112 provenivano dal settore marittimo/trasporti, 31 dall'ambiente, 17 da altri enti (settore ricerca o categorie economiche), 12 dalle rappresentanze permanenti, 11 personale diplomatico, 3 dalla difesa. Anche guardando le organizzazioni non governative con status di osservatori presso l'IMO/MEPC, la rappresentanza dei portatori di interessi ambientali è debole: nel corso della stessa sessione 32 su 39 afferiscono all'armamento, ai petrolieri, alle società di classifica e ad altre categorie, mentre solo 6 alle rappresentanze ambientaliste.

In sostanza, se l'assunzione delle nuove competenze da parte dell'IMO ha significato le riportate rilevanti riorganizzazioni interne, con l'istituzione di organi e organismi "specializzati" sugli aspetti ambientali, a queste non si è tuttavia collegato un altrettanto sostanziale cambiamento della "competenza" e della "rappresentanza" dei soggetti negoziatori, gli Stati. Non può non segnalarsi come non si tratti solo e tanto di un problema di *expertise* necessaria agli specifici negoziati, ma che la composizione delle delegazioni rivela di per sé un certo svantaggio della prospettiva ambientale nella supposta pariordinazione tra la diverse finalità e interessi pubblici che tali delegazioni dovrebbero contemperare.

Le considerazioni esposte, infine, richiamano anche la necessità di riflessioni più approfondite sulla relazione tra attività economiche e ambiente e sui meccanismi e le procedure istituzionali che le regolano, nazionali ed internazionali. Questo anche alla luce del principio dello sviluppo sostenibile e degli altri principi e istituti propri del diritto dell'ambiente (si pensi al principio di precauzione o alla valutazione di impatto ambientale) che, non a caso, stentano ad affermarsi negli accordi in materia di inquinamento da navi. Partendo dal presupposto che, sulla materia, i principali interessi in gioco sono in potenza confliggenti, c'è in primo luogo da approfondire se gli stessi abbiano anche, di fatto, la stessa forza (si pensi al confronto tra il potere di *lobbying* dei petrolieri e delle associazioni ambientaliste). Inoltre, vale la pena riflettere sulle condizioni istituzionali e organizzative che, in un trasparente confronto tra interessi diversi, possono portare un unico organo decisionale, nazionale od internazionale, ad un equilibrato loro contemperamento che non vada a discapito dell'interesse di fatto più debole ma non meno importante. E ancora, se l'interesse ambientale - considerata l'impossibilità di realizzare alcuna attività economica in un mondo che ha esaurito le sue risorse - debba considerarsi *sic et simpliciter* pariordinato rispetto a quello della navigazione commerciale. Infine, se le scelte di contenuto tecnico vadano intese come sinonimo di "obiettive" e "scientificamente comprovate" o non siano piuttosto il risultato - di fatto e auspicabilmente - di scelte di carattere politico che stabiliscono il punto dell'equilibrio tra gli interessi pubblici in gioco. In maniera responsabile, trasparente e tecnicamente supportata.

[57] *Membri representative e alternates, esclusi gli adviser.*

Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi

Londra, 2 novembre 1973

come modificata dal

Protocollo alla convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi

Londra, 17 febbraio 1978

Titolo ufficiale:	"International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (Marpol 73/78)"
Denominazione abbreviata:	Marpol 73/78
Lingue:	Inglese, francese, russo e spagnolo
Depositario:	Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte:	150 Stati - Albania, Algeria, Angola, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Azerbaijan, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belarus, Belgium, Belize, Benin, Bolivia, Brazil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cambodia, Cameroon, Canada, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Cook Islands, Cote d'Ivoire, Croatia, Cuba, Cyprus, Czech Republic, Democratic People's Republic of Korea, Denmark, Djibouti, Dominica, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Equatorial Guinea, Estonia, France, Gabon, Gambia, Georgia, Germany, Ghana, Greece, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, Hungary, Iceland, India, Indonesia, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Lybian Arab Jamahiriya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius,

Mexico, Moldova, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Myanmar, Namibia, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent & Grenadines, Samoa, Sao Tome & Principe, Saudi Arabia, Senegal, Serbia, Seychelles, Sierra Leone, Singapore, Slovakia, Slovenia, Solomon Islands, South Africa, Spain, Sri Lanka, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Thailand, Togo, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, Tuvalu, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Republic of Tanzania, United States, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Viet Nam.

Entrata in vigore:

2 ottobre 1983. L'entrata in vigore della convenzione era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di almeno 15 Stati la cui flotta mercantile costituisse almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale (art. 15). Tali condizioni sono state raggiunte solo a seguito delle modifiche apportate dal Protocollo del 1978 ed i due accordi si applicano come un unico strumento giuridico. Ad oggi, la percentuale del tonnellaggio mondiale raggiunta è del 99,14%.

Ratifica dell'Italia:

Il testo del 1973 è stato ratificato con Legge 29 settembre 1980, n. 662 "Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi [Marpol] e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973" in S.O. alla G.U. n. 292 del 23 ottobre 1980.

Il Protocollo del 1978 è stato ratificato con Legge 4 giugno 1982, n. 438 "Adesione ai protocolli

relativi alle convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione" in S.O. alla G.U. n. 193 del 15 luglio 1982.

Entrata in vigore per l'Italia: 2 ottobre 1983.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della convenzione e dei suoi annessi e svolge le attività collegate all'esercizio di tali funzioni (reg. 13-16, 18).

In seno all'IMO, gli Stati possono negoziare gli emendamenti alla convenzione e agli annessi secondo le procedure previste dall'art. 16§2 e approvano i numerosi atti e linee guida previsti per la sua attuazione (vedi *infra* attuazioni internazionali).

L'IMO svolge, inoltre, rilevanti funzioni di raccolta e circolazione, tra gli Stati parte, delle informazioni sull'attuazione e applicazione nazionale della convenzione. In particolare, le Parti sono tenute a fornire all'organizzazione (art. 11):

- il testo degli atti di carattere normativo riguardanti il campo di applicazione della convenzione;
- la lista dei verificatori nominati o delle organizzazioni riconosciute delegate ad agire per conto delle Amministrazioni in materia di disegno, costruzione, allestimento e operatività delle navi che trasportano sostanze pericolose nonché le responsabilità a loro attribuite e le condizioni della delega conferitagli;
- gli esemplari dei certificati rilasciati ai sensi della convenzione;
- l'elenco degli impianti di ricezione corredato dalle informazioni circa la loro localizzazione, capacità e disponibilità;
- i rapporti ufficiali sull'applicazione della convenzione;
- un rapporto statistico annuale sulle sanzioni comminate per violazione delle disposizioni della convenzione e degli annessi.

All'IMO vanno anche notificate le misure e procedure adottate a livello nazionale per ricevere e gestire i rapporti in caso di incidente inquinante (art. 8).

L'organizzazione deve essere, inoltre, informata dagli Stati di bandiera delle misure adottate nei confronti delle proprie navi per violazione della convenzione e degli annessi (artt. 4 e 6).

All'IMO vanno anche notificate le misure e procedure adottate a livello nazionale per ricevere e gestire i rapporti in caso di incidente inquinante (art. 8).

L'organizzazione deve essere, inoltre, informata dagli Stati di bandiera delle misure adottate nei confronti delle proprie navi per violazione della convenzione e degli annessi (artt. 4 e 6).

United Nations Evironment Programme (UNEP)

United Nations Avenue, Gigiri, PO Box 30552, 00100, Nairobi - Kenya
Tel: +254 (20) 7621234
Fax: +254 (20) 7624489/90
E-mail: unepinfo@unep.org
Sito internet: http://www.unep.org/

La Convenzione Marpol 73/78 stabilisce un collegamento tra il lavoro dell'IMO e quello del Programma per l'Ambiente delle Nazioni Unite (UNEP) in materia di cooperazione tecnica. Le Parti, in consultazione con l'IMO e con l'assistenza ed il coordinamento del Direttore Esecutivo dell'UNEP, promuovono il sostegno agli Stati che ne facciano richiesta per la formazione del personale scientifico e tecnico, per la fornitura di equipaggiamenti e la disponibilità di impianti di ricezione e monitoraggio ambientale, per lo sviluppo di ulteriori misure ed accordi per prevenire o mitigare l'inquinamento da navi e per la ricerca (art. 17).

Articolato e principali contenuti

La Convenzione del 1973 e il Protocollo del 1978 costituiscono un unico strumento giuridico, denominato Marpol 73/78. La Marpol 73/78 è composta da 20 articoli e da due protocolli.

Il Protocollo I riguarda i rapporti da effettuare in caso di incidenti che coinvolgono sostanze pericolose.

Il Protocollo II è relativo alle procedure di arbitrato.

La convenzione è corredata da sei annessi che riguardano specifiche forme di inquinamento (schede da n. 6 a n. 11). Gli annessi I e II sono obbligatori per gli Stati parte della convenzione.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

La convenzione si applica alle navi che battono bandiera di uno Stato parte o che operano sotto la sua autorità (art. 3).

Per "nave" si intende ogni tipo di imbarcazione, in ogni modo operante nell'ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i mezzi a cuscino d'aria, i sommergibili, i mezzi galleggianti e le piattaforme fisse e galleggianti (art. 2§4). Tale definizione generale vale anche per gli annessi alla convenzione.

Sono escluse dal campo di applicazione della convenzione e dei suoi annessi le navi da guerra o ausiliarie e le altre navi di proprietà o gestite da uno Stato parte quando sono impiegate in servizi governativi non commerciali. Per tali navi, gli Stati sono comunque tenuti ad adottare quelle misure che, pur senza intralciarne l'operatività, garantiscano che essa sia compatibile, per quanto ragionevole e praticabile, con la convenzione (art. 3§3).

La convenzione si applica a tutti gli spazi marini.

A.2. Inquinanti considerati:

Le sostanze pericolose e gli effluenti che le contengono.

Per "sostanza pericolosa" si intende ogni sostanza che introdotta nel mare sia in grado di creare pericoli per la salute umana, di danneggiare le risorse marine viventi o la vita marina, di nuocere alle attrattive dei luoghi o di interferire con gli altri usi legittimi del mare (art. 2§2).

Ciascuno degli annessi alla convenzione specifica gli inquinanti cui si applica (schede da n. 6 a n. 11).

B) Principali disposizioni

La Convenzione Marpol 73/78 stabilisce regole internazionali per la prevenzione dell'inquinamento marino derivante dalla normale operatività delle navi o da cause accidentali e, in particolare, delle specifiche fonti di inquinamento previste dai suoi sei annessi: inquinamento da idrocarburi, inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa, inquinamento da sostanze pericolose trasportate in colli, inquinamento da liquami, inquinamento da rifiuti e inquinamento da emissioni in atmosfera (schede da n. 6 a n. 11).

Gli Stati parte si impegnano, dando applicazione agli annessi cui si sono vincolati, a prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino derivante dallo scarico di sostanze pericolose o di effluenti che le contengono (art. 1§1).

Ai sensi della convenzione, si intende per "scarico" ogni rilascio da una nave, comunque originato, di sostanze pericolose, e include ogni fuoriuscita, smaltimento, versamento, perdita, pompaggio, emissione o svuotamento in mare (art. 2§3, lett. a). La nozione esclude gli scarichi come definiti dalla Convenzione di Londra sull'immersione in mare di rifiuti ed altre sostanze (scheda n. 1) nonché il rilascio di sostanze direttamente derivante dall'esplorazione, sfruttamento e lavorazione delle risorse minerarie del sottofondo marino e quello connesso alle esigenze della ricerca scientifica finalizzata al controllo dell'inquinamento (art. 2§3, lett. b).

Ulteriori definizioni sono fornite dalla convenzione e sono valide anche per i suoi annessi, tranne quando altrimenti specificato (art. 2). Tra queste, quella di "Amministrazione" della nave, con cui si intende il Governo dello Stato sotto la cui autorità la nave sta operando e, in particolare, il Governo dello Stato di bandiera della nave. Per le piattaforme fisse e galleggianti impegnate nell'esplorazione o sfruttamento del sottofondo marino adiacente alla zona dove uno Stato esercita diritti sovrani si intende per "Amministrazione" il Governo di tale Stato costiero.

L'applicazione delle regole sulla prevenzione dell'inquinamento da navi si basa su un regime internazionale di certificazione obbligatoria delle navi - attestante la conformità della nave alle regole stesse - e su norme speciali sulle ispezioni da parte degli Stati, stabilite in termini generali dalla convenzione (art. 5) e specificate negli annessi per ciascuna forma di inquinamento.

La convenzione stabilisce che ogni Stato parte è tenuto a riconoscere ai certificati rilasciati dalle altre Parti la medesima validità dei propri. La nave straniera che si trova in un porto o terminale *offshore* di uno Stato parte è soggetta alle ispezioni di funzionari autorizzati che, in principio, devono essere limitate alla verifica dell'esistenza a bordo dei certificati stessi. Solo ove vi siano evidenti motivi per ritenere che le condizioni della nave o del suo equipaggio non corrispondono in maniera sostanziale al certificato, o in assenza di un certificato valido, lo Stato che compie l'ispezione può intraprendere le azioni necessarie affinché la nave non riprenda il mare, fintanto che rappresenti una minaccia irragionevole di danno all'ambiente marino, e consentirle di recarsi al cantiere di riparazione più vicino. Lo Stato che detiene una nave, che intende negarle l'entrata in porto o in un terminale sotto la sua giurisdizione o che verifichi la non conformità di una nave alle disposizioni della convenzione e dei suoi annessi, ne deve informare l'Amministrazione della nave e, in alcuni casi, è tenuto anche a svolgere apposite consultazioni.

Accanto a tali norme sulle ispezioni, la convenzione stabilisce un dovere generale di cooperazione tra gli Stati ai fini della sua applicazione e per riscontrare eventuali violazioni (art. 6). Gli Stati devono utilizzare a tale scopo ogni misura praticabile di verifica e controllo ambientale e adeguate procedure di rapporto e accumulazione delle prove.

In generale, le navi che si trovano in un porto o in un terminale *offshore*, possono essere soggette - anche su richiesta di un altro Stato parte se sostenuta da prove sufficienti - ad ispezioni dirette a verificare l'eventuale scarico di sostanze pericolose o effluenti compiuto in violazione della convenzione o dei suoi allegati. Le violazioni riscontrate e i relativi mezzi di prova vanno comunicati all'Amministrazione della nave e, ove possibile, notificate al comandante. L'Amministrazione così informata, ove ritenga le prove sufficienti, è tenuta ad avviare un procedimento, informando delle misure prese sia lo Stato parte che ha riscontrato la violazione che l'IMO.

A tutte le ispezioni e visite si applica il principio del ritardo ingiustificato delle navi (art. 7), che impone agli Stati di fare ogni sforzo per evitare che una nave venga trattenuta, o che il suo cammino venga ritardato, senza giustificazione, potendo richiedere in caso contrario, un risarcimento per ogni perdita o danno sofferto.

Grava sugli Stati parte, infine, l'obbligo di assicurare il rispetto della convenzione e dei suoi annessi e di stabilire sanzioni adeguate ad ottenere un effetto deterrente rispetto ad eventuali violazioni. Gli Stati di bandiera, a fronte di una violazione attestata da prove sufficienti, sono tenuti ad avviare un procedimento secondo la legislazione nazionale. Quando la violazione avvenga in acque sotto la giurisdizione di uno Stato parte diverso dallo Stato di bandiera, il primo è tenuto o ad avviare un procedimento o a comunicare allo Stato di bandiera della nave ogni prova dell'avvenuta violazione; lo stato di bandiera adotterà le

opportune misure di cui informerà sia lo Stato nella cui giurisdizione è avvenuta la violazione, sia l'IMO (art. 4) (per i poteri di applicazione degli Stati vedi la Nota introduttiva della sezione; per i recenti provvedimenti adottati in materia dall'Unione Europea vedi *infra* Note).

Ulteriore aspetto trattato dalla convenzione è relativo al comportamento delle navi in caso di incidenti che coinvolgono sostanze pericolose. Gli Stati sono tenuti ad adottare norme o istruzioni che disciplinino l'obbligo di fare rapporto senza indugio al verificarsi di un incidente, secondo le procedure di cui al Protocollo I e le linee guida dell'IMO (art. 8). Il dovere di fare rapporto spetta al comandante della nave e, in caso di abbandono della nave o di rapporto incompleto o non ottenibile, al proprietario, noleggiatore, gestore, operatore della nave o ai loro agenti (art. I, Protocollo I). Il rapporto dell'incidente, da trasmettere con la massima priorità allo Stato costiero più vicino, deve essere dettagliato e deve includere almeno i dati per l'identificazione della nave nonché l'ora, la tipologia e il luogo dell'incidente, la quantità ed il tipo di sostanze pericolose coinvolte, le misure di salvataggio e assistenza adottate (art. III, Protocollo I). Lo Stato che riceve il rapporto è a sua volta tenuto a trasmetterlo all'Amministrazione della nave e ad ogni Stato che può essere interessato. Il rapporto è obbligatorio quando l'incidente riguarda (art. II, Protocollo I):

- uno scarico oltre i limiti consentiti o un probabile scarico di petrolio o di sostanze liquide nocive, qualunque ne sia la causa;
- uno scarico o un probabile scarico di sostanze pericolose in colli, inclusi container o altre casse o mezzi per il trasporto di merci, anche ferroviari;
- il danneggiamento o l'avaria di una nave di lunghezza superiore ai 15 metri che incida sulla sicurezza della nave o da cui possa scaturire un impedimento alla navigazione;
- uno scarico operazionale di petrolio o di sostanze liquide nocive oltre le quantità o i ratei istantanei di scarico consentiti.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti apportati dal Protocollo del 17 febbraio 1978, in vigore dal 2 ottobre 1983.
- Emendamenti del dicembre 1985 sui rapporti da effettuare in caso di incidente (Protocollo I), Risoluzione IMO MEPC.21(22), in vigore dal 6 aprile 1987.
- Emendamenti del luglio 1996 sui rapporti da effettuare in caso di incidente (Protocollo I), Risoluzione IMO MEPC.68(38), in vigore dal 1° gennaio 1998.
- Protocollo del 26 settembre 1997, che aggiunge l'Annesso VI alla convenzione, in vigore dal 19 maggio 2005 (scheda n. 11).

Attuazioni internazionali:

- "Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration", Risoluzione IMO A.739(18) e successive modifiche.
- "Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations

acting on behalf of the Administration", Risoluzione IMO A.789(19) e successive modifiche.

- "Procedures for port State control adopted by the Organization", Risoluzione IMO A.787(19) come modificata dalla Risoluzione IMO A.882(21).
- "Provision and use of port reception facilities", Risoluzione IMO A.896(21) come modificata.
- "Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities", Risoluzione IMO MEPC.83(44), come modificata.
- "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants", Risoluzione IMO A.851(20) come modificata dalla Risoluzione IMO MEPC.138(53).
- "Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances", Risoluzione IMO MEPC.85(44) come modificata, tra l'altro, dalla Risoluzione IMO MEPC.137(53).

Note

La Convenzione Marpol 73/78 sostituisce la Convenzione internazionale del 1954 sulla prevenzione dell'inquinamento marino da petrolio (cosiddetta Oilpol) per gli Stati Parti di entrambe (art. 9§1).

La Convenzione del 1973 ed il Protocollo del 1978 costituiscono un unico strumento giuridico, correntemente denominato Marpol 73/78. L'adesione alla Marpol comporta obbligatoriamente quella ai suoi annessi I e II. Per gli annessi III, IV e V era prevista l'adesione automatica solo per lo Stato che non si fosse espresso in senso contrario (art. 14). L'Annesso VI è stato adottato con un Protocollo specifico.

La convenzione ed i suoi annessi costituiscono, per l'elevatissimo tasso di adesione degli Stati, il più importante accordo ad applicazione globale in materia di prevenzione dell'inquinamento da navi. A livello regionale, l'Unione Europea ha adottato misure per garantire l'applicazione uniforme da parte degli Stati membri della disciplina globale, anche se la Comunità europea non ha aderito allo strumento. In particolare, vi è un *corpus* normativo comunitario che, a partire dalla sicurezza marittima e dall'armonizzazione dei controlli dello Stato di approdo, si è esteso progressivamente al coordinamento degli interventi in caso di incidente, alla prevenzione dell'inquinamento marittimo e al rafforzamento del sistema sanzionatorio. Vedi, da ultimo, la Decisione quadro 2005/667/GAI del Consiglio del 12 luglio 2005, intesa a rafforzare il quadro normativo penale per la repressione dell'inquinamento provocato dalle navi e la Direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 settembre 2005 relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni.

Testi su web

I testi della convenzione e degli annessi non sono disponibili in rete in forma integrale ed aggiornata. I testi ufficiali si possono comunque acquistare su internet attraverso il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale:

http://www.imo.org

Convenzione Marpol 73/78, Annesso I
Regole per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio
Londra, 2 novembre 1973

Titolo ufficiale: "Regulations for the Prevention of Pollution by Oil"
Denominazione abbreviata: Annex I of Marpol 73/78
Lingue: Inglese, francese, russo e spagnolo
Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 150 Stati - Albania, Algeria, Angola, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Azerbaijan, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belarus, Belgium, Belize, Benin, Bolivia, Brazil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cambodia, Cameroon, Canada, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Cook Islands, Cote d'Ivoire, Croatia, Cuba, Cyprus, Czech Republic, Democratic People's Republic of Korea, Denmark, Djibouti, Dominica, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Equatorial Guinea, Estonia, Finland, France, Gabon, Gambia, Georgia, Germany, Ghana, Greece, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, Hungary, Iceland, India, Indonesia, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Lybian Arab Jamahiriya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Moldova, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Myanmar, Namibia, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint

Vincent & Grenadines, Samoa, Sao Tome & Principe, Saudi Arabia, Senegal, Serbia, Seychelles, Sierra Leone, Singapore, Slovakia, Slovenia, South Africa, Spain, Sri Lanka, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Thailand, Togo, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, Tuvalu, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Rep. of Tanzania, United States, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Viet Nam.

Entrata in vigore: 2 ottobre 1983, insieme alla Convenzione Marpol 73/78 della quale è un annesso obbligatorio (scheda n. 5). L'entrata in vigore era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di 15 Stati la cui flotta mercantile costituisse almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale (art. 15 convenzione). Ad oggi, la percentuale del tonnellaggio mondiale raggiunta è del 99,14%.

Ratifica dell'Italia: Legge 29 settembre 1980, n. 662 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol) e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973" in S.O. alla G.U. n. 292 del 23 ottobre 1980.

Entrata in vigore per l'Italia: 2 ottobre 1983.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi e svolge le attività previste dalla convenzione per l'esercizio di tali funzioni (artt. 13-16 e 18).

In seno all'IMO e ai suoi comitati permanenti gli Stati approvano i numerosi atti e linee guida previsti dall'Annesso I per l'attuazione delle sue disposizioni (cfr. tra l'altro: reg. 20§6 sul *Condition Assessment Scheme* per l'estensione della vita delle petroliere che non soddisfano i requisiti sul doppio scafo; reg. 19§15, sui disegni alternativi per le navi petroliere; reg. 18§8, sul disegno delle cisterne per la zavorra segregata; reg. 14§6 e §7, sugli impianti per la separazione degli olii prima dello scarico) (vedi *infra* attuazioni internazionali).

Nell'IMO, inoltre, gli Stati svolgono una costante attività di codificazione delle interpretazioni unificate delle disposizioni dell'Annesso I.

L'organizzazione svolge, infine, un fondamentale ruolo di raccolta e circolazione delle informazioni tra gli Stati parte circa l'attuazione e applicazione nazionale dell'Annesso I (cfr. tra l'altro: reg. 6§3.2, sui poteri conferiti agli organismi riconosciuti ai fini dei *survey*; reg. 20§8.1 e §8.2, sulla non applicazione delle opzioni sull'allungamento della vita di navi petroliere; reg. 21§8.2, sulla non applicazione delle eccezioni al trasporto di olii pesanti su doppio scafo).

Articolato e principali contenuti

L'Annesso I è composto da 39 regole - organizzate in sette capitoli - e da 3 appendici.

L'Appendice I contiene l'elenco, non esaustivo, degli idrocarburi che rientrano nel campo di applicazione dell'annesso.

L'Appendice II contiene il modello del Certificato IOPP (*International Oil Pollution Prevention Certificate*) e dei suoi supplementi.

L'Appendice III contiene il modello del Registro degli idrocarburi (*Oil Record Book*).

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

L'Annesso I si applica, in generale, a tutte le navi battenti bandiera degli Stati parte tranne ove previsto altrimenti (reg. 2§1). La maggior parte delle sue regole, infatti, specifica l'età, il tonnellaggio e la tipologia di navi cui si applica.

Circa la tipologia delle navi, valgono le seguenti definizioni:

- "Nave petroliera" (*oil tanker*, reg. 1§5): nave costruita o adattata principalmente per il trasporto di petrolio nei suoi spazi di carico, incluse le navi miste per il trasporto di idrocarburi e carichi solidi (*combination carriers*), le navi che trasportano sostanze liquide nocive come definite dall'Annesso II (*NLS tankers*, vedi scheda n. 7) e le navi gasiere, come definite dalla regola 3§20 del Capitolo II-1 della Convenzione Solas (scheda n. 22) quando trasportano idrocarburi come carico o come parte del carico.
- "Nave che trasporta petrolio grezzo" (*crude oil tanker*, reg. 1§6): una "nave petroliera" impegnata nel trasporto commerciale di petrolio grezzo.

- "Nave che trasporta prodotti" (*product carrier*, reg. 1§7): una "nave petroliera" impegnata nel trasporto commerciale di idrocarburi diversi dal petrolio grezzo.
- "Nave mista" (o "a carico combinato", *combination carrier*, reg. 1§8): una nave progettata per il trasporto sia di idrocarburi che di carichi solidi.

Ove una "nave petroliera" trasporti un carico che rientra nel campo di applicazione dell'Annesso II (scheda n. 7) si applicano anche le disposizioni rilevanti di tale annesso (reg. 2§3).

A.2. Inquinanti considerati:

Gli "idrocarburi" (reg. 1§1), intesi come il petrolio in qualsiasi forma, inclusi il petrolio grezzo, l'olio combustibile, le morchie, i residui di idrocarburi, i prodotti raffinati (diversi dai prodotti petrolchimici di cui all'Annesso II della convenzione) e le sostanze elencate in maniera non esaustiva nell'Appendice I, suddivise nelle seguenti tipologie: soluzioni di asfalto, idrocarburi, distillati, gasoli, basi per carburanti, benzine, carburanti per reattori, nafte.

Per "petrolio grezzo" si intende ogni miscela liquida di idrocarburi che esista naturalmente nella terra, anche quando trattata per il trasporto, incluso il petrolio da cui sono già state estratte alcune frazioni e quello a cui ne sono state aggiunte (reg. 1§2).

Per "miscela di idrocarburi" (*oily mixture*) si intende ogni miscela con un contenuto di idrocarburi (reg. 1§3).

Per "olio combustibile" (*oil fuel*) si intende ogni idrocarburo utilizzato come combustibile per l'apparato propulsivo e gli apparati ausiliari della nave che trasporta tale combustibile (reg. 1§4).

B) Principali disposizioni

L'Annesso I detta - attraverso 39 regole organizzate in sette capitoli - norme internazionali per la prevenzione ed il controllo dell'inquinamento da idrocarburi provenienti dalle navi. Tali norme stabiliscono standard obbligatori sia in relazione agli scarichi operazionali in mare, sia in relazione alla progettazione, alla costruzione, all'equipaggiamento, all'allestimento e alle sistemazioni di bordo delle navi.

Le principali definizioni dei termini utilizzati dall'annesso sono contenute nel suo Capitolo 1 (reg. da 1 a 5). In esso sono specificati, inoltre, il suo campo di applicazione (reg. 2) e i poteri degli Stati parte nello stabilire esenzioni e deroghe nell'applicazione delle disposizioni (reg. 3), eccezioni (reg. 4) o equivalenze tra standard nazionali e internazionali (reg. 5).

La disciplina internazionale degli scarichi operazionali stabilita dall'Annesso I si basa sul principio generale del divieto di ogni scarico di idrocarburi o di loro miscele tranne ove effettuato nel rispetto degli standard stabiliti.

Tali standard per lo scarico riguardano diversi aspetti - dalla presenza e funzionamento di apparecchiature di bordo, all'andamento della nave, alle caratteristiche dell'effluente scaricato - e sono stabiliti in via generale per tutti gli spazi marini.

Standard più restrittivi (vedi *infra*) sono stabiliti invece per gli scarichi in quei tratti di mare designati come "aree speciali" dall'Annesso I, vale a dire aree dove per

riconosciute motivazioni tecniche, relative alle loro caratteristiche oceanografiche ed ecologiche e al particolare carattere del traffico marittimo che vi si svolge, è necessaria l'adozione di speciali misure obbligatorie per la prevenzione dell'inquinamento marino da petrolio (per la procedura di designazione delle aree speciali, vedi scheda n. 23). Le aree speciali designate ai sensi dell'Annesso I sono: l'area del Mar Mediterraneo; l'area del Mar Baltico; l'area del Mar Nero; l'area del Mar Rosso; l'area dei Golfi; l'area del Golfo di Aden; l'area Antartica; le acque europee nord-occidentali; l'area dell'Oman del Mare Arabico; l'area delle acque meridionali del Sudafrica (reg. 1§11).

L'Annesso I disciplina separatamente i requisiti che riguardano gli spazi macchina delle navi (Capitolo 3, "Requirements for machinery spaces of all ships") da quelli che riguardano le aree del carico (Capitolo 4, "Requirements for cargo areas of all ships"). I requisiti, in entrambi i casi, riguardano sia le modalità degli scarichi in mare e le sistemazioni a bordo delle sostanze e idrocarburi (Parte C, "Control of operational discharge of oil", Capitoli 3 e 4,) sia gli equipaggiamenti e i dispositivi di cui deve essere dotata la nave (Parte B "Equipment", Capitoli 3 e 4).

Per quanto riguarda gli standard per gli scarichi di idrocarburi e miscele provenienti dai locali macchina delle navi, questi sono differenziati in base alla tipologia della nave e al tratto di mare dove viene effettuato lo scarico (reg. 15-17):

Tabella I

Tratto di mare/Tipo nave	Standard per gli scarichi provenienti dai locali macchina della nave
Al di fuori delle aree speciali Per le navi di stazza lorda ≥ a 400 tonnellate	Condizioni per lo scarico in mare (reg. 15A): · La nave procede *en route*; · La miscela scaricata è filtrata da un dispositivo di filtraggio (*oil filtering equipment*) conforme alla reg. 14 (vedi *infra*); · Il contenuto di idrocarburi nell'effluente non diluito è inferiore a 15 parti per milione; · Nelle "navi petroliere", la miscela non deriva da sentine dei locali pompe del carico e non è mescolata con residui del carico.
Nelle aree speciali (eccetto l'area Antartica) Per le navi di stazza lorda ≥ a 400 tonnellate	Condizioni per lo scarico in mare (reg. 15B): · Medesime condizioni stabilite per le stesse navi al di fuori delle aree speciali; · La miscela di idrocarburi è filtrata da un dispositivo di filtraggio (*oil filtering equipment*) conforme alla reg. 14§7 (vedi *infra*).

Tratto di mare/Tipo nave	Standard per gli scarichi provenienti dai locali macchina della nave
Nell'area speciale Antartica Per tutte le navi	Nessuno scarico è consentito (reg. 15B§4)
In tutte le aree di mare (eccetto l'area speciale Antartica) Per le navi di stazza lorda < a 400 tonnellate	Condizioni per lo scarico in mare (reg. 15C): · La nave procede *en route*; · La nave ha in funzione un dispositivo, di modello approvato dall'Amministrazione, che assicura che il contenuto di idrocarburi nell'effluente non diluito è inferiore a 15 parti per milione; · La miscela di idrocarburi è filtrata da un dispositivo di filtraggio (*oil filtering equipment*) conforme alla reg. 14§7 (vedi *infra*); · Nelle "navi petroliere", la miscela non deriva da sentine dei locali pompe del carico e non è mescolata con residui del carico.

Sempre in relazione all'area dei locali macchina della nave è quindi stabilito l'obbligo di installazione e di utilizzo di dispositivi di filtraggio delle acque oleose (*oil filtering equipment*) i cui requisiti e le cui prestazioni sono diverse a seconda della stazza della nave (reg. 14):

Tabella II

Nave	Requisiti e prestazioni dell'*oil filtering equipment*
Per le navi di stazza lorda compresa tra 400 e 10.000 tonnellate (reg. 14§1 e §6)	Dispositivo di disegno approvato dall'Amministrazione sulla base delle linee guida dell'IMO (vedi *infra* attuazioni internazionali). Il dispositivo deve assicurare che il contenuto di idrocarburi nell'effluente scaricato, dopo che la miscela è stata filtrata, è inferiore a 15 parti per milione.
Per le navi di stazza lorda ≥ a 10.000 tonnellate (reg. 14§2 e §7)	Dispositivo di disegno approvato dall'Amministrazione sulla base delle linee guida dell'IMO (vedi *infra* attuazioni internazionali). Il dispositivo deve assicurare che il contenuto di idrocarburi nell'effluente scaricato, dopo che la miscela è stata filtrata, è inferiore a 15 parti per milione.

	Requisiti e prestazioni dell'oil *filtering equipment*
	Deve essere, inoltre, provvisto di un sistema di allarme che avvisi se il contenuto massimo di idrocarburi dello scarico non può essere rispettato e di un sistema che garantisca il blocco automatico dello scarico qualora si verifichi tale superamento. Nel valutare tali sistemi, l'Amministrazione deve basarsi sulle linee guida dell'IMO (vedi *infra* attuazioni internazionali).

In casi espressamente previsti, l'Amministrazione della nave può rinunciare ad esigere il rispetto degli standard sull'*oil filtering equipment* (reg. 14§5). Soluzioni tecniche diverse sono previste per alcune tipologie di navi fisse e per le navi di stazza lorda inferiore alle 400 tonnellate (reg. 14§3 e §4).

Sempre al fine del controllo degli scarichi operazionali provenienti dai locali macchina della nave sono inoltre disciplinate alcune sistemazioni delle sostanze in questa area della nave (reg. 16).

E' infatti stabilito il divieto di caricare acque di zavorra nelle cisterne del carburante delle "navi petroliere" di stazza superiore a 150 tonnellate lorde e delle navi diverse dalle petroliere superiori a 4.000, costruite dopo il 31 dicembre 1979. Tuttavia, quando l'esigenza di grandi quantità di carburante per lunghe permanenze in mare rende necessario il trasporto di zavorra non pulita nelle cisterne del carburante questa può essere scaricata, oltre che negli impianti di ricezione, in mare, secondo gli standard di cui alla reg. 15 (vedi *supra* tabella I) e salvo l'utilizzo dell'*oil filtering equipment* di cui alla reg. 14§2 e la corrispondente annotazione sul Registro degli idrocarburi. L'Annesso I proibisce, inoltre, il trasporto di idrocarburi nelle casse dei gavoni di prora (*forepeak tanks*) o in cisterne situate dietro una paratia di collisione (per le navi di stazza lorda superiore a 400 tonnellate costruite dopo il 1° gennaio 1982).

Per quanto riguarda il controllo degli scarichi di idrocarburi e sue miscele che provengono dagli spazi di carico della nave, gli standard stabiliti applicabili alle "navi petroliere" sono diversi a seconda del tratto di mare dove si effettua lo scarico (reg. 34-36):

Tabella III

Tratto di mare	Standard per gli scarichi provenienti dagli spazi del carico della nave
Al di fuori delle aree speciali	Condizioni per lo scarico in mare (reg. 34A): • La nave è a più di 50 miglia nautiche dalla terra più vicina e procede *en route*; • Il rateo istantaneo di scarico del contenuto

Tratto di mare	Standard per gli scarichi provenienti dagli spazi del carico della nave
	di idrocarburi è inferiore a 30 litri per miglio marino; · La nave ha in funzione un sistema di monitoraggio e controllo degli idrocarburi scaricati e delle cisterne di decantazione (*slop tanks*) conforme all'Annesso I (vedi *infra*); · La quantità totale di idrocarburi scaricata non supera: *per le navi costruite prima del 31 dicembre 1979, 1/15.000 del carico da cui proviene il residuo, *per le navi costruite dopo il 31 dicembre 1979, 1/30.000 del carico da cui proviene il residuo.
Nelle aree speciali	Nessuno scarico consentito (reg. 34B).

Anche per il controllo degli scarichi provenienti dalle aree del carico delle "navi petroliere" sono previsti particolari equipaggiamenti di bordo (reg. 31-33). E' infatti disposto l'obbligo - per le "navi petroliere" di stazza lorda superiore alle 150 tonnellate - di dotarsi di un sistema di monitoraggio e controllo degli scarichi di idrocarburi che entri in funzione ad ogni scarico in mare e che garantisca la sua automatica interruzione ove venga superato il rateo istantaneo consentito. Tale sistema deve essere di tipo approvato dall'Amministrazione ed essere stato progettato e installato secondo le linee guida sviluppate dall'IMO (reg. 31, vedi *infra* attuazioni internazionali).

Le stesse navi devono essere equipaggiate con un efficace rivelatore di interfaccia idrocarburi/acqua (*oil/water interface detector*), per la rapida ed accurata determinazione del rapporto tra idrocarburi e acqua nelle cisterne di decantazione (*slop tanks*) e nelle altre cisterne dalle quali si preveda uno scarico in mare (reg. 32).

Equipaggiamenti e sistemazioni particolari sono previsti anche per effettuare il lavaggio delle cisterne con il petrolio grezzo (*crude oil washing* - C.O.W.) sulle navi che trasportano petrolio grezzo di portata lorda superiore a 20.000 DWT (reg. 33). Tali operazioni devono essere effettuate nel rispetto del collegato "Operations and Equipment Manual" (reg. 35).

Infine, particolari requisiti per lo scarico si applicano alle piattaforme fisse o galleggianti utilizzate per la produzione o lo stoccaggio degli idrocarburi e alle unità galleggianti per lo stoccaggio *offshore* (FSUs) (Capitolo 7, reg. 39).

Ai fini del controllo e della prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi, l'Annesso I prevede, inoltre, standard di progettazione e costruzione delle navi anche questi disciplinati in maniera differenziata a seconda che riguardino i locali macchina delle navi o le aree del carico (Parte A, "Construction", Capitoli 3 e 4).

Tra i requisiti che riguardano i locali macchina delle navi (reg. 12 e 13) è obbligatoria,

per le navi di stazza lorda superiore a 400 tonnellate, l'esistenza di cisterne per trattenere residui di idrocarburi o morchie (*tanks for oil residues - sludge*) che non possono essere scaricati ai sensi dell'Annesso I (quali gli olii lubrificanti o i residui delle perdite degli spazi macchina) (reg. 12). Tali casse o cisterne debbono essere di dimensioni commisurate alle macchine di cui è dotata la nave e alla durata del viaggio e devono avere come collegamento fuoribordo esclusivamente una tubazione dotata di flangia o connessione di scarico standard per consentire il collegamento con gli impianti di ricezione negli Stati parte (reg. 13).

Più articolati i requisiti e gli standard di progettazione e costruzione delle "navi petroliere" applicabili alle aree del carico delle navi (reg. 18-30).

Disposizioni specifiche riguardano la presenza, le caratteristiche e l'utilizzo delle cisterne per la zavorra segregata (*segregated ballast tanks* - SBT) nelle "navi petroliere" (reg. 18). La capacità di tali cisterne deve essere determinata secondo i criteri tecnici stabiliti dall'annesso e deve garantire la sicurezza del viaggio senza il ricorso alle cisterne del carico per lo zavorramento della nave. Le eccezioni previste sono connesse alla sicurezza della nave o a casi eccezionali e gli eventuali scarichi sono comunque soggetti agli standard previsti per le miscele provenienti dagli spazi di carico della nave (vedi *supra* Tabella I).

L'obbligo riguarda le "navi che trasportano grezzo" di portata lorda superiore a 20.000 DWT e le "navi che trasportano prodotti" di portata lorda superiore alle 30.000 DWT, costruite dopo il 1° giugno 1982, nonché le "navi petroliere" superiori a 70.000 DWT costruite dopo il 31 dicembre 1979.

Alternative a tali requisiti sono possibili per le navi che trasportano grezzo o prodotti di portata lorda superiore a 40.000 DWT e costruite prima del 1° giugno 1982, inclusa la pratica del *crude oil washing*. Disposizioni specifiche riguardano le navi petroliere operative prima del 1° giugno 1982 e che abbiano *special ballast arrangements*. Sono inoltre stabiliti requisiti di disegno delle locazioni protettive (*protective location*) collocate lungo la nave per soddisfare l'obbligo di cisterne per la zavorra segregata (reg. 18§12).

L'Annesso I dispone anche standard di progettazione delle "navi petroliere" che definiscono requisiti strutturali in grado di limitare i danni da sversamento in caso di collisione o incaglio della nave e, in particolare, i requisiti del doppio scafo o del doppio fondo.

Gli obblighi relativi alla presenza di doppio scafo o di doppio fondo sulle navi più recenti sono:

Tabella IV

"Navi petroliere" di portata lorda > a 600 DWT e costruite dal 6 luglio 1996 (reg. 19)

Portata nave	Standard costruttivo
Navi tra 600 e 5.000 DWT	Obbligo di doppi fondi o spazi che soddisfino determinati requisiti costruttivi (tra i quali, intercapedine minima di 76 cm).

Portata nave	Standard costruttivo
Navi > a 5.000 DWT	Obbligo di doppio scafo: la nave deve essere protetta per l'intera lunghezza delle cisterne del carico da cisterne e spazi diversi da quelli destinati al trasporto di idrocarburi che soddisfino determinati requisiti costruttivi (tra i quali, intercapedine minima di 2 m.) Ulteriori requisiti costruttivi (relativi a: cisterne della zavorra, tubature e pompaggio della zavorra e dei carichi, ecc.)

Per le navi esistenti costruite prima del 6 luglio 1996, l'Annesso I prevede l'adeguamento ai requisiti di cui alla regola 19 (Tabella precedente) secondo un calendario che varia in funzione dell'età, delle dimensioni e del carico trasportato dalla nave (reg. 20). A tal fine le "navi petroliere" sono classificate in tre categorie cui corrispondono diverse date per il rispetto della regola 19:

Tabella V

Navi petroliere costruite prima del 6 luglio 1996 (reg. 20)

Categoria della nave	Data prevista per il rispetto della reg. 19
Categoria 1 (pre-Marpol *tankers*): · Petroliere =/> a 20.000 DWT che trasportano greggio, carburante, olii; pesanti o olio lubrificante · Petroliere =/> a 30.000 DWT che trasportano altri olii	· 5 aprile 2005: navi costruite prima del/il 5 aprile 1982 · 2005: navi costruite dopo il 5 aprile 1982
Categoria 2 (Marpol *tankers*): · Petroliere =/> a 20.000 DWT che trasportano greggio, carburante, olii; pesanti o olio lubrificante · Petroliere =/> a 30.000 DWT che trasportano altri olii	· 5 aprile 2005: navi costruite prima del/il 5 aprile 1977 · 2005: navi costruite tra il 5 aprile 1977 e il 1° gennaio 1978 · 2006: navi costruite nel 1978 e nel 1979 · 2007: navi costruite nel 1980 e nel 1981 · 2008: navi costruite nel 1982 · 2009: navi costruite nel 1983 · 2008: navi costruite nel 1984 o successivamente
Categoria 3: Petroliere =/> a 5.000 DWT ma inferiori alle categorie 1 e 2	

Le navi di Categoria 2 o 3 di età superiore a 15 anni devono essere inoltre conformi al *Condition Assessment Scheme* (CAS) approvato dall'IMO (reg. 20§6 - vedi *infra* attuazioni internazionali).

L'operatività della nave può, sotto la responsabilità dell'Amministrazione, superare le date indicate nel calendario, e quindi navigare in deroga agli standard relativi al doppio scafo o doppio fondo, ma nel rispetto di alcune condizioni.

Per le navi di Categoria 1, l'allungamento dell'operatività è consentito se dotate di cisterne laterali o doppi fondi o spazi di doppio scafo non utilizzati per il trasporto di idrocarburi che si estendono lungo tutta la lunghezza delle cisterne del carico, a condizione che la nave fosse in servizio al 1° luglio 2001 e, comunque, solo fino al compimento dei 25 anni di età (reg. 20§5).

L'allungamento dell'operatività delle navi di Categoria 2 e 3 oltre le date previste è consentito ove siano conformi al CAS in maniera considerata soddisfacente per l'Amministrazione e comunque non oltre il 2015 o il compimento del 25° anno di età della nave, a seconda di quale sia la condizione che si verifica per prima (reg. 20§7). Gli Stati parte hanno tuttavia facoltà di negare l'accesso a porti o ai terminali *offshore* sotto la loro giurisdizione, alle navi petroliere cui è stato consentito di operare in virtù di tale deroga dandone comunicazione all'IMO per l'informazione degli altri Stati parte (reg. 20§8 - per la posizione assunta dagli Stati dell'Unione Europea vedi *infra* Note).

Disposizioni specifiche sono previste per la prevenzione dell'inquinamento da navi petroliere che trasportano carichi di olii pesanti (*heavy grade oils*) (reg. 21). Le "navi petroliere" di portata lorda superiore a 600 DWT se trasportano tali olii pesanti devono essere dotate del doppio scafo o doppio fondo stabilito per le petroliere nuove dalla regola 19 (a partire dal 5 aprile 2005 se superiori alle 5.000 DWT e dal 2008 se comprese tra 600 e 5.000 DWT - vedi *supra* Tabella IV). E' prevista anche in questo caso, a determinate condizioni, la possibilità di estendere oltre le date previste l'operatività di navi che non soddisfano i requisiti stabiliti. Gli Stati parte possono comunque vietare a tali navi l'ingresso nei porti e terminali *offshore* rifiutando l'applicazione delle deroghe e dandone comunicazione all'IMO per l'informazione degli altri Stati parte.

Infine, l'Annesso I dispone ulteriori requisiti di progettazione e costruttivi per:

- la protezione della sala pompe con doppi fondi, per le "navi petroliere" di portata lorda ≥ a 5.000 DWT costruite il/dopo il 1° gennaio 2007 (reg. 22),
- migliorare le prestazioni in caso di fuoriuscite accidentali di idrocarburi a seguito di danni allo scafo, per le "navi petroliere" costruite il/dopo il 1° gennaio 2010 (reg. 23, 24, 25),
- la limitazione dei volumi e l'organizzazione delle cisterne del carico per migliorare le prestazioni in caso di fuoriuscite accidentali di idrocarburi a seguito di danni allo scafo, per le "navi petroliere" di stazza lorda ≥ a 150 tonnellate costruite tra il 31 dicembre 1979 - o in casi specifici, dal 1° gennaio 1974 - e il 1° gennaio 2010 (reg. 26),
- il rispetto dei criteri di stabilità a nave integra (*intact stability criteria*) nella gestione dei carichi in porto e in mare, per le petroliere ≥ a 5.000 DWT costruite il/dopo il 1° febbraio 2002 (reg. 27),
- il rispetto dei criteri di stabilità del danno e delle suddivisioni (*subdivision and damage stability criteria*) in caso di danneggiamento, per le "navi petroliere" ≥ a 150 tonnellate lorde costruite dopo il 31 dicembre 1979 (reg. 28),

- le sistemazioni relative alle cisterne di decantazione (*slop tanks*) (reg. 29),
- il sistema di pompaggio, le tubazioni e le sistemazioni ai fini dello scarico in mare (reg. 30).

L'Annesso I, oltre a stabilire requisiti e standard che le navi devono rispettare ai fini del controllo e della prevenzione dell'inquinamento da petrolio, obbliga gli Stati parte a dotare i propri porti e terminali *offshore* di adeguati impianti di ricezione (*reception facilities*) (Capitolo 6, reg. 38). Gli obblighi sono diversi a seconda che gli impianti si trovino in aree speciali o al di fuori di queste.

L'annesso prescrive anche una serie di obblighi di documentazione di bordo per le "navi petroliere" di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate e per le "navi diverse dalle petroliere" di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate.

In primo luogo, le navi degli Stati parte sono tenute ad avere a bordo e ad aggiornare un Registro degli idrocarburi (*Oil Record Book*), conforme al modello di cui all'Appendice III, composto di due parti.

Nella prima parte (reg. 17) relativa alle "Machinery space operations", vanno annotate e firmate dall'ufficiale di bordo responsabile le principali operazioni relative agli spazi macchina: zavorramento o pulizia delle cisterne del carburante, scarichi di zavorra sporca o di acque di lavaggio delle cisterne del carburante, raccolta e smaltimento delle morchie e di altri residui di idrocarburi, scarico o smaltimento della sentina dei locali macchina, rifornimenti di carburante o imbarchi di olio lubrificante. Va annotato sul registro, e motivato, anche ogni scarico accidentale in mare e ogni malfunzionamento del dispositivo di filtraggio degli idrocarburi.

Le autorità competenti di ogni Stato parte possono ispezionare ed ottenere copia autenticata del Registro degli idrocarburi quando la nave è in un porto o terminale *offshore* sotto la loro giurisdizione. L'ispezione deve essere effettuata con la maggiore speditezza possibile e senza che la nave subisca ritardati ingiustificati.

Nella seconda parte del Registro degli idrocarburi - obbligatoria solo per le "navi petroliere" di stazza lorda uguale o superiore alle 150 tonnellate - sono annotate tutte le operazioni relative al carico e alla zavorra, comprese le sistemazioni, le movimentazioni, i lavaggi, gli sversamenti accidentali in mare e gli scarichi in mare e negli impianti di ricezione a terra (reg. 36).

Al fine di prevenire l'inquinamento da idrocarburi derivante da possibili incidenti, l'Annesso I dispone inoltre come obbligatoria la presenza di un Piano di emergenza di bordo contro l'inquinamento da olii minerali, approvato dall'Amministrazione e conforme alle linee guida sviluppate dall'IMO (reg. 37, vedi *infra* attuazioni internazionali). Ai sensi dell'Annesso I, il Piano di emergenza deve contenere almeno:

- le procedure che il comandante e gli ufficiali di bordo devono seguire in caso di un incidente inquinante per fare il rapporto previsto dall'art. 8 della Convenzione Marpol e dal suo Protocollo I (vedi scheda n. 5);
- l'elenco delle autorità e persone da contattare in caso di un inquinamento accidentale;
- una descrizione dettagliata delle azioni immediate che l'equipaggio deve eseguire per ridurre o controllare lo scarico a seguito dell'incidente;
- le procedure e la persona di contatto per coordinare le azioni a bordo di contrasto dell'inquinamento con le autorità nazionali e locali.

L'Annesso I disciplina specificamente anche la prevenzione dell'inquinamento nel corso

del trasferimento in mare di carichi di petrolio, le cosìddette *STS operations*, effettuato tra navi petroliere superiori alle 150 tonnellate di stazza lorda dal 1° aprile 2012 (Capitolo 8, reg. 40-42). Tale disciplina non si applica, tra le altre, alle piattaforme fisse e galleggianti, alle unità di produzione e stoccaggio di petrolio galleggianti, alle operazioni di rifornimento di carburante (reg. 40). La nave petroliera che programmi di effettuare delle *STS operations* nel mare territoriale o nella zona economica esclusiva di uno Stato parte è tenuta a notificare almeno 48 ore prima dell'avvio delle operazioni alcune informazioni minime sulle operazioni (reg. 42). La nave petroliera coinvolta in *STS operations* deve avere a bordo un piano che prescriva le modalità della loro conduzione (*STS operations Plan*) (reg. 41)

Infine, è disciplinato nel dettaglio il regime internazionale delle visite ispettive (*survey*) e della certificazione delle navi finalizzato ad attestare la conformità alle disposizioni dell'Annesso I (Capitolo 2 "Surveys and certification" - reg. 6-11) nonché, ai fini dell'applicazione, il regime dei controlli dello Stato del porto.

Tutte le "navi petroliere" di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate e le "navi diverse dalle petroliere" di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, sono tenute ad avere a bordo un Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi, l'*International Oil Pollution Prevention Certificate* (Certificato IOPP) (reg. 7). Il Certificato IOPP - il cui modello è definito nell'Appendice 2 (reg. 9) - attesta la conformità della nave ai requisiti previsti dall'Annesso I. Esso è corredato da un Supplemento - diverso per le "navi petroliere" e per le "navi diverse dalle petroliere" - che attesta le caratteristiche costruttive nonché gli allestimenti e le apparecchiature installate sulla nave. In linea generale, il periodo di validità del Certificato IOPP non può superare i cinque anni; le eventuali estensioni di validità sono espressamente disciplinate (reg. 10).

Il Certificato IOPP è rilasciato da funzionari dell'Amministrazione (ai sensi dell'art. 2§5 della Convenzione Marpol, il Governo dello Stato parte sotto la cui autorità opera la nave, vale a dire lo Stato di bandiera) o, sempre sotto la sua piena responsabilità, da verificatori od organismi da questa debitamente autorizzati e dotati dei poteri necessari.

Su richiesta dell'Amministrazione, le visite e il rilascio del certificato possono anche essere effettuate dal Governo di un altro Stato parte. In questo caso, il certificato ha la medesima forza ed è pienamente riconosciuto dagli altri Stati parte. Un Certificato IOPP non può essere rilasciato ad una nave battente bandiera di uno Stato non Parte (reg. 8).

Il Certificato IOPP cessa di essere valido se le visite prescritte non sono completate nei termini previsti, se non è stato rilasciato in conformità con le disposizioni dell'Annesso I o a seguito di trasferimento della nave sotto la bandiera di un altro Stato (reg. 10§9).

Il rilascio del Certificato IOPP è connesso alla conduzione di una serie di visite ispettive o "survey", che verificano, a diversi livelli di accuratezza, la conformità della nave ai requisiti dell'Annesso I. Sono tenute a sottoporsi a *survey* le "navi petroliere" di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate nonché le "navi diverse dalle petroliere" di stazza uguale o superiore a 400 tonnellate (reg. 6).

Anche i *survey* sono condotti da funzionari dello Stato di bandiera o da organismi da questo riconosciuti, debitamente autorizzati e a cui siano stati conferiti adeguati poteri

(come minimo: la capacità di imporre riparazioni ad una nave e di condurre i *survey* su richiesta delle autorità di uno Stato del porto). Gli organismi devono rispondere alle linee guida dell'IMO in vigore (reg. 6§3.1). L'Amministrazione è comunque tenuta a garantire la completezza e l'efficienza delle verifiche (reg. 6§3.4).

In linea generale, è obbligatoria una visita iniziale - prima della messa in servizio della nave o del rilascio del primo Certificato IOPP - che assicuri la piena conformità all'Annesso I della struttura, dell'armamento, dei sistemi, dell'allestimento, delle sistemazioni e dei materiali della nave nonché delle visite periodiche (intermedie, in collegamento con il rinnovo dei certificati, annuali e aggiuntive nel caso di modifiche alla nave - reg. 6§1).

Ove, nel corso di una visita, si riscontrino delle difformità sostanziali tra le condizioni di una nave e quanto riportato nel Certificato IOPP o delle condizioni tali che la nave, riprendendo il mare, presenti una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino, l'ispettore o l'organizzazione riconosciuta devono assicurarsi che venga intrapresa una azione correttiva notificando senza indugio l'Amministrazione. In mancanza di azione correttiva, il certificato dovrebbe essere ritirato e l'Amministrazione informata immediatamente (reg. 6§3.3).

Per quanto riguarda i controlli dello Stato del Porto sui requisiti operazionali delle navi previsti dall'Annesso I (reg. 11), le relative ispezioni, condotte da funzionari debitamente autorizzati allo scopo, sono effettuate quando emergano fondati motivi per ritenere che il comandante o l'equipaggio di una nave in un porto o in un terminale *offshore* di uno Stato parte non conoscano le procedure essenziali per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio. In questo caso, lo Stato può compiere i passi necessari affinché la nave non riprenda il mare fino a che la situazione non sia conforme ai requisiti dell'Annesso I.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 7 settembre 1984 sui criteri di scarico, Risoluzione IMO MEPC.14(20), in vigore dal 7 gennaio 1986.
- Emendamenti del dicembre 1987 sulla designazione del Golfo di Aden come area speciale, Risoluzione IMO MEPC.29(25), in vigore dal 1° aprile 1989.
- Emendamenti del marzo 1990 sul sistema armonizzato di survey e certificazione, Risoluzione IMO MEPC.39(29), in vigore dal 3 febbraio 2000.
- Emendamenti del novembre 1990 sulla designazione dell'area speciale della zona Antartica, Risoluzione IMO MEPC.42(30), in vigore dal 17 marzo 1992.
- Emendamenti del 4 luglio 1991 sui piani di emergenza antinquinamento, Risoluzione IMO MEPC.47(31), in vigore dal 4 aprile 1993.
- Emendamenti del 6 marzo 1992 sui criteri di scarico e sugli standard di disegno per le petroliere, Risoluzioni IMO MEPC.51(32) e 52(32), in vigore dal 6 luglio 1993.
- Emendamenti del 13 novembre 1994 sul controllo degli Stati del porto sui requisiti operazionali, Risoluzione della Conferenza delle Parti della Convenzione Marpol 73/78, in vigore dal 3 marzo 1996.

- Emendamenti del 27 aprile 2001 sul calendario per l'adeguamento agli obblighi di doppio scafo per le navi petroliere e il supplemento al Certificato IOPP, Risoluzione IMO MEPC.95(46), in vigore dal 1° settembre 2002.
- Emendamenti del 15 ottobre 2004 sulla revisione dell'Annesso I della Convenzione Marpol 73/78 (Revised Annex I), Risoluzione IMO MEPC.117(52), in vigore dal 1° gennaio 2007.
- Emendamenti del 24 marzo 2006 sulle cisterne per il petrolio combustibile e il Certificato IOPP e sulla densità degli idrocarburi pesanti, Risoluzione IMO MEPC.141(54), in vigore dal 1° agosto 2007.
- Emendamenti del 13 ottobre 2006 sulla designazione dell'area speciale delle acque meridionali del Sudafrica, Risoluzione IMO MEPC.154(55), in vigore dal 1° marzo 2008, con entrata in vigore dei requisiti dell'area speciale dal 1° agosto 2008 Risoluzione IMO MEPC.167(56).
- Emendamenti del 13 luglio 2007 sugli impianti di ricezione al di fuori delle aree speciali, Risoluzione IMO MEPC.164(56), in vigore dal 1° dicembre 2008.
- Emendamenti del 17 luglio 2009 sull'aggiunta di un nuovo capitolo 8 all'Annesso I e conseguenti emendamenti al Supplemento del Certificato IOPP, modello B, Risoluzione IMO MEPC.186(59)
- Emendamenti del 17 luglio 2009 alle regole 1, 12, 13, 17, e 38 dell'Annesso I, Risoluzione IMO MEPC.187(59).

Attuazioni internazionali:

- Per le linee guida in materia di autorizzazione delle organizzazioni ad agire per conto dell'Amministrazione, di survey e certificazione, di controllo dello Stato del porto e di impianti di ricezione vedi Attuazioni internazionali, scheda n. 5.
- "Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances", Risoluzione IMO MEPC.85(44), come modificata, tra l'altro, dalla Risoluzione IMO MEPC.137(53).
- "Revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships", Risoluzione IMO MEPC.60(33), come sostituita dalla Risoluzione IMO MEPC.107(49).
- "Revised guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers", Risoluzione IMO A.586(14), come sostituita dalla Risoluzione IMO MEPC.108(49).
- "Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters", Risoluzione IMO A.393(X) come modificata.
- "Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges", Risoluzione IMO MEPC.60(33) come modificata.
- "Specification for oil/water interface detectors", Risoluzione IMO MEPC.5(XIII).
- "Guidelines for the designation of special areas under Marpol 73/78 and guidelines for the designation of particularly sensitive sea areas", Risoluzione IMO A.922(20), come modificata (scheda n. 21).

- "Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers", Risoluzione IMO A.744(18), come modificata.
- "Condition Assessment Scheme", Risoluzione IMO MEPC.94(46) come modificata, tra l'altro, dalla Risoluzione IMO MEPC.112(50) (emendamenti in vigore dal 4 ottobre 2004), dalla Risoluzione IMO MEPC.131(53) (dal 1° gennaio 2007), e dalla Risoluzione IMO MEPC.155(55) (dal 1° marzo 2008).
- "Explanatory notes on matters related to the accidental oil outflow performance under regulation 23 of the revised Marpol Annex I", Risoluzione IMO MEPC.122(52) come modificata, tra l'altro, dalla Risoluzione IMO MEPC.146(54).
- "Guidelines for the application of the revised Marpol Annex I requirements to floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) and floating storage units (FSUs)", Risoluzione IMO MEPC.139(53) come modificata, tra l'altro, dalla Risoluzione IMO MEPC.142(54).
- "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants", Risoluzione A.851(20) come modificata, tra l'altro, dalla Risoluzione IMO MEPC.138(53).
- "Revised specifications for the design, operation and control of crude oil washing systems" Risoluzione IMO A.446 (XI), come modificata, fra l'altro, dalla Risoluzione IMO A.497(XII)) e dalla Risoluzione IMO A.897(21).
- "Guidelines for approval of alternative structural or operational method", Risoluzione IMO MEPC.64(36).
- "Revised guidelines for systems for handling oily wastes in machinery spaces of ships incorporating guidance notes for an integrated bilge water treatment system (IBTS)", in Documento IMO MEPC 54/21.

Note

Ai fini della corretta applicazione delle disposizioni dell'Annesso I in sede amministrativa e giurisdizionale è indispensabile fare riferimento alla corposa serie di "interpretazioni unificate" approvate dagli Stati parte della convenzione in seno all'IMO e, in particolare, nel suo Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC).

Circa la facoltà riconosciuta agli Stati parte (reg. 20§8) di negare l'ingresso ai porti e terminali *offshore* sotto la loro giurisdizione delle navi cui siano state concesse le deroghe ai requisiti costruttivi del doppio scafo, nel corso della Sessione finale del MEPC50 15 Stati membri dell'Unione europea hanno dichiarato di volersi avvalere di tale facoltà.

Testi su web

I testi della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi non sono disponibili in rete in forma integrale ed aggiornata. I testi ufficiali si possono comunque acquistare attraverso il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale: http://www.imo.org

Convenzione Marpol 73/78, Annesso II
Regole per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa
Londra, 2 novembre 1973

Titolo ufficiale: "Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk"

Denominazione abbreviata: Annex II of Marpol 73/78

Lingue: Inglese, francese, russo e spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 150 Stati - Albania, Algeria, Angola, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Azerbaijan, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belarus, Belgium, Belize, Benin, Bolivia, Brazil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cambodia, Cameroon, Canada, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Cook Islands, Cote d'Ivoire, Croatia, Cuba, Cyprus, Czech Republic, Democratic People's Republic of Korea, Denmark, Djibouti, Dominica, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Equatorial Guinea, Estonia, Finland, France, Gabon, Gambia, Georgia, Germany, Ghana, Greece, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, Hungary, Iceland, India, Indonesia, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Lybian Arab Jamahiriya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Moldova, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Myanmar, Namibia, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian

Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent & Grenadines, Samoa, Sao Tome & Principe, Saudi Arabia, Senegal, Serbia, Seychelles, Sierra Leone, Singapore, Slovakia, Slovenia, South Africa, Spain, Sri Lanka, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Thailand, Togo, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, Tuvalu, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Rep. of Tanzania, United States, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Viet Nam.

Entrata in vigore: 6 aprile 1987. La data di entrata in vigore è stata decisa, sulla base delle modifiche apportate alla Convenzione Marpol dall'art. 2 del Protocollo del 1978 (scheda n. 5) con risoluzione IMO MEPC.17(22). Ad oggi, gli Stati che hanno ratificato l'Annesso rappresentano il 99,14% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale.

Ratifica dell'Italia: Legge 29 settembre 1980, n. 662 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol) e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973" in S.O. alla G.U. n. 292 del 23 ottobre 1980.

Entrata in vigore per l'Italia: 2 ottobre 1983.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi e svolge le attività previste dalla convenzione per l'esercizio di tali funzioni (artt. 13-16 e 18).

In seno all'IMO e ai suoi comitati permanenti gli Stati approvano gli atti e le linee guida previste dall'Annesso II per la sua attuazione e negoziano e aggiornano i codici

tecnici internazionali cui esso rinvia, quali l'*International Bulk Chemical Code* (vedi *infra* attuazioni internazionali).

L'organizzazione svolge, inoltre, un fondamentale ruolo di raccolta e circolazione delle informazioni tra gli Stati parte circa l'attuazione e applicazione nazionale dell'Annesso II (cfr. tra l'altro: reg. 6, sulle valutazioni provvisorie di rischio delle sostanze liquide nocive; reg. 18, sulla disponibilità degli impianti di ricezione nei porti degli Stati parte).

Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP)

Altri organismi internazionali rivestono un ruolo significativo in relazione all'attuazione dell'Annesso II come il Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP), gruppo internazionale di esperti costituito congiuntamente da diverse organizzazioni internazionali e agenzie specializzate delle Nazioni Unite (IMO, FAO, UNESCO, WMO, WHO, IAEA, UN, UNEP). Nella classificazione delle sostanze liquide nocive e dei relativi profili di rischio dell'Appendice I dell'Annesso si richiama il lavoro del Gruppo.
Sito internet: http://gesamp.net/

Articolato e principali contenuti

L'Annesso II è composto da 18 regole - organizzate in otto capitoli - e da 7 appendici, contenenti:

- le linee guida per la categorizzazione delle sostanze liquide nocive (Appendice I),
- il modello del Cargo Record Book (Appendice II),
- il modello dell'International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious liquid Substances in Bulk (Appendice III),
- il modello del Procedures and Arrangements Manual (Appendice IV),
- la valutazione delle quantità residue nelle cisterne del carico nelle pompe e nel suo sistema di tubazioni (Appendice V),
- le procedure di pre-lavaggio (Appendice VI),
- le procedure di ventilazione (Appendice VII).

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

L'Annesso II si applica a tutte le navi certificate per il trasporto di sostanze liquide nocive (*Noxious Liquid Substances - NLS*) in cisterna, tranne ove altrimenti previsto (reg. 2§1).

Circa la tipologia di navi, valgono le seguenti definizioni (reg. 1§16):

- "navi chimichiere" (*chemical tanker*): navi costruite o adattate per il trasporto in cisterna dei prodotti liquidi elencati nel capitolo 17 dell'*International Bulk Chemical Code;*
- "navi per il trasporto di sostanze liquide nocive" (*NLS tanker*): navi costruite o adattate per il trasporto di sostanze liquide nocive, incluse le "navi petroliere" come definite dall'Annesso I della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 6) e certificate per

il trasporto totale o parziale di tali carichi.

Ove una *NLS tanker* trasporti un carico che rientra nel campo di applicazione dell'Annesso I (scheda n. 6) si applicano anche le disposizioni rilevanti di tale Annesso (reg. 2§2).

A.2. Inquinanti considerati:

Le sostanze liquide nocive (reg. 1§10) come indicate dai capitoli 17 e 18 dell'*International Bulk Chemical Code* (*IBC Code*) e quelle provvisoriamente valutate, ai sensi della regola 6§3 dell'Annesso II, come rientranti nelle Categorie di sostanze X, Y o Z (vedi *infra*).

B) Principali disposizioni

L'Annesso II detta - attraverso 18 regole organizzate in otto capitoli - norme internazionali per la prevenzione dell'inquinamento da navi generato dal trasporto alla rinfusa di sostanze liquide nocive (*Noxious Liquid Substances* - NLS). Tali norme stabiliscono standard obbligatori sia in relazione agli scarichi operazionali in mare, sia in relazione alla progettazione, alla costruzione, all'equipaggiamento, all'allestimento e alle sistemazioni di bordo delle navi.

Le principali definizioni dei termini utilizzati dall'Annesso II sono contenute nel suo Capitolo 1 (reg. 1-5). In esso sono specificati, inoltre, il suo campo di applicazione (reg. 2) e i poteri degli Stati parte nello stabilire eccezioni (reg. 3), esenzioni dall'applicazione delle disposizioni (reg. 4) o equivalenze tra standard nazionali e internazionali (reg. 5).

Ai sensi dell'Annesso II, tutte le sostanze liquide nocive (NLS) debbono essere oggetto di una valutazione - da effettuare sulla base delle linee guida contenute nell'Appendice I - e ricondotte ad una delle seguenti categorie (Capitolo 2 - reg. 6):

Tabella I

Categoria di NLS	Descrizione (reg. 6)
Categoria X	NLS che, ove scaricate in mare per la pulizia delle cisterne o per operazioni di zavorra, rappresentano un grave rischio per le risorse marine o per la salute umana ed è pertanto giustificato il divieto del loro scarico nell'ambiente marino.
Categoria Y	NLS che, ove scaricate in mare per la pulizia delle cisterne o per operazioni di zavorra, rappresentano un rischio per le risorse marine o per la salute umana o causano un danno alle attrattive dei luoghi o ad altri usi legittimi del mare e in relazione alle quali sono pertanto giustificate restrizioni nella qualità o nella quantità dei loro scarichi.

Categoria di NLS	Descrizione (reg. 6)
Categoria Z	NLS che, ove scaricate in mare per la pulizia delle cisterne o per operazioni di zavorra, rappresentano un rischio minore per le risorse marine o per la salute umana e in relazione alle quali sono pertanto giustificate delle restrizioni meno severe nella qualità o nella quantità dei loro scarichi.
Categoria OS (Other Substances)	Sostanze indicate come OS dal capitolo 18 dell'IBC Code e che sono state valutate e considerate come non rientranti nelle categorie X, Y o Z in quanto - al momento della valutazione - si ritiene che, ove scaricate in mare per la pulizia delle cisterne o per operazioni di zavorra, non cagionano danni alle risorse marine, alla salute umana, alle attrattive dei luoghi o ad altri usi legittimi del mare.

Correlativamente all'obbligo di categorizzazione, l'Annesso II prevede la proibizione del trasporto di sostanze - e loro miscele o residui - che non siano state categorizzate, valutate o classificate provvisoriamente nell'ambito di tali categorie (reg. 13§1.1.3).

Ove si intenda trasportare una sostanza liquida non ancora categorizzata, gli Stati parte coinvolti nell'operazione devono avviarne una valutazione sulla base dei criteri indicati nell'Appendice I, al fine di classificarla provvisoriamente in una delle categorie descritte. La sostanza non può essere trasportata fino al raggiungimento del pieno accordo tra le Parti. Le informazioni sulle sostanze e sulla loro classificazione provvisoria sono fatte circolare tra gli altri Stati parte per il tramite dell'IMO che ne conserva un registro fino alla formale inclusione nell'*International Bulk Chemical Code* (IBC *Code*) (reg. 6§3).

Al fine del controllo degli scarichi operazionali di residui di sostanze liquide nocive o di acque di zavorra, di acque di lavaggio delle cisterne o di altre miscele che le contengono, l'Annesso II stabilisce alcuni requisiti (Capitolo 5 - reg. 13-15).

Come principio generale è stabilito il divieto di scarico delle sostanze di categoria X, Y o Z, di quelle provvisoriamente valutate come tali e delle miscele che le contengono, tranne se effettuato in piena conformità con i requisiti dell'Annesso (reg. 13§1.1.1).

A tutti gli scarichi di "sostanze liquide nocive" che sono consentiti si applica uno standard generale che impone le seguenti condizioni (reg. 13§2):

Tabella II

Standard generale (reg. 13§2)

Lo scarico in mare si deve effettuare:

- mentre la nave procede ad una velocità di almeno 7 nodi (4 nodi se la nave non è a propulsione autonoma);
- al di sotto della linea di galleggiamento della nave;
- ad una distanza non inferiore a 12 miglia marine dalla terra più vicina (con possibilità di deroga in casi determinati e per sostanze di categoria Z) ed in fondali profondi più di 25 metri.

I requisiti degli scarichi sono differenti a seconda della categoria della sostanza trasportata:

Tabella III

Categoria	Standard
Categoria X (reg. 13§6.1)	Prima che la nave lasci il porto di scaricamento della sostanza trasportata, obbligo di pre-lavaggio delle cisterne e di conferimento delle acque di lavaggio agli impianti di ricezione. Il conferimento va praticato tecnicamente fino a quando la concentrazione della sostanza nell'effluente sia uguale o inferiore allo 0.1% del peso e fino a che la cisterna non risulti vuota. Le operazioni vanno registrate sul Registro di Carico (*Cargo Record Book*) della nave. L'acqua successivamente immessa nelle cisterne può essere scaricata in mare secondo lo standard generale di cui alla regola 13§2 (Tabella II).
Categorie Y e Z (reg. 13§7)	L'obbligo di pre-lavaggio delle cisterne del carico prima che la nave lasci il porto di scaricazione della sostanza e del conferimento delle risultanti acque agli impianti di ricezione si applica solo nel caso in cui la scaricazione non avvenga secondo quanto previsto dal Manuale delle procedure (vedi *infra*).

Categoria	Standard
	L'acqua successivamente immessa nelle cisterne può essere scaricata in mare secondo lo standard generale di cui alla regola 13§2 (Tabella II) (con la specifica che lo scarico di residui di sostanze di categoria Z da navi costruite prima del 1° gennaio 2007 non deve essere obbligatoriamente effettuato sotto la linea di galleggiamento - reg. 13§2.2.2). Ove la zavorra introdotta nella cisterna lavata contenga un quantitativo di sostanza trasportata inferiore a 1 parte per milione (ml/m3) - a seguito di un pre-lavaggio conforme all'Appendice VI - lo scarico si può effettuare senza riguardo al rateo, alla velocità della nave e al posizionamento della presa di scarico, sempre che la nave sia a più di 12 miglia massime dalla terra più vicina e a una profondità superiore a 25 metri.
Categoria OS (reg. 6§1.4)	Lo scarico di miscele o residui contenenti esclusivamente sostanze rientranti in questa categoria non è soggetto ad alcun requisito.

Su richiesta del comandante della nave, il Governo dello Stato parte che riceve il carico può - se soddisfatte determinate condizioni - esonerare la nave dall'obbligo di prelavaggio (reg. 13§4).

Agli scarichi di zavorra segregata o pulita non si applicano le norme dell'Annesso II (reg. 13§7.2).

L'annesso regola anche la rimozione dei residui del carico tramite "ventilazione" (reg. 13§3) - da effettuare secondo procedure nazionali sviluppate in base all' Appendice VII - nel qualcaso l'acqua successivamente immessa nella cisterna è considerata "pulita", nonché l'uso di agenti pulenti o di additivi per il lavaggio delle cisterne (reg. 13§5) e gli scarichi relativi.

Nell'area Antartica - identificata come l'area a sud della latitudine 60°S - è proibito ogni scarico di sostanze liquide nocive o di miscele che le contengono (reg. 13§8). L'area è "area speciale" ai sensi dell'Annesso II.

In collegamento con la disciplina del controllo degli scarichi, l'Annesso II detta alcuni doveri per gli Stati parte in relazione agli impianti portuali di ricezione dei residui di sostanze liquide nocive e alla loro adeguatezza rispetto al traffico e alle esigenze di speditezza delle navi (Capitolo 8 - reg. 18).

Insieme alle disposizioni sugli scarichi operazionali, l'Annesso I, al fine di minimizzare gli scarichi incontrollati in mare, prescrive anche standard relativi alla progettazione, la costruzione, le sistemazioni e l'equipaggiamento delle navi che trasportano sostanze liquide nocive (Capitolo 4 - reg. 11-12).

Per quanto riguarda la progettazione, la costruzione, l'equipaggiamento e l'operatività (reg. 11) delle navi, l'Annesso II rinvia ai requisiti dell'*International Bulk Chemical Code (IBC Code)* e del *Bulk Chemical Code*, prescrivendo l'applicazione:

- dell'*IBC Code*, per le "navi chimichiere" costruite dopo il 1° luglio 1986;
- del *Bulk Chemical Code*:
  - * paragrafo 1.7.2., per le navi impiegate in viaggi internazionali costruite nel periodo 2 novembre 1973-1° luglio 1986 o per le navi impiegate esclusivamente in viaggi nella giurisdizione dello Stato di bandiera e costruite tra il 1° luglio 1983 e il 1° luglio 1986;
  - * paragrafo 1.7.3., per le navi impiegate in viaggi internazionali costruite prima del 2 novembre 1973 o per le navi impiegate esclusivamente in viaggi nella giurisdizione dello Stato di bandiera costruite prima del 1° luglio 1983.

Per le altre navi, l'Amministrazione deve comunque adottare - sulla base di linee guida dell'IMO - misure adeguate a garantire la minimizzazione degli scarichi incontrollati di sostanze liquide nocive.

Ulteriori prescrizioni sono dettate dall'Annesso II in relazione al sistema di pompaggio e delle tubazioni, alle sistemazioni per la scaricazione e per l'uso delle cisterne di decantazione (*slop tanks*) (reg. 12). I sistemi di pompaggio e delle tubazioni devono garantire che dopo la scaricazione, i residui di sostanze all'interno delle cisterne non superino alcuni quantitativi prefissati, differenziati a seconda della categoria delle sostanze trasportate (X, Y o Z) e dell'età della nave. I test per la verifica delle prestazioni dei sistemi di pompaggio e tubazione devono essere effettuati in conformità con l'appendice V. Tutte le navi debbono inoltre essere dotate di prese di scarico sommerse. L'Annesso II consente, infine, di utilizzare, ove necessario, le cisterne del carico come *slop tanks* per le operazioni di lavaggio delle cisterne.

L'Annesso II prescrive anche alcuni obblighi di documentazione di bordo. Ogni nave certificata per il trasporto alla rinfusa di sostanze liquide nocive rientranti nelle categorie X, Y e Z che effettui viaggi internazionali deve avere:

- un Manuale delle procedure e delle sistemazioni (*Procedures and Arrangements Manual*), approvato dall'Amministrazione e redatto in conformità al modello contenuto nell'Appendice IV. Il Manuale identifica, per gli ufficiali di bordo, tutte le sistemazioni fisiche e le procedure operative che devono essere seguite per operare in conformità con l'Annesso II in relazione alla gestione del carico e degli "slops", alla pulizia delle cisterne e allo zavorramento della nave (Capitolo 5, reg. 14).
- un Registro del carico (*Cargo Record Book*) conforme al modello dell'Appendice II, su cui vanno obbligatoriamente registrate tutte le operazioni di bordo precisate nell'Annesso II e nell'Appendice II. Ogni annotazione è firmata dall'ufficiale responsabile e ogni pagina del Registro dal comandante della nave. Le autorità competenti di

ogni Stato parte possono ispezionare il Registro quando la nave è in un porto soggetto alla loro giurisdizione. L'ispezione deve essere effettuata con la maggiore speditezza possibile e senza che la nave venga ingiustificatamente ritardata (Capitolo 5, reg. 15).

Inoltre, al fine di prevenire l'inquinamento da sostanze liquide nocive derivante da possibili incidenti, l'Annesso II dispone - per le navi certificate per il trasporto di NLS di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate - l'obbligo di tenere a bordo un Piano di emergenza per l'inquinamento marino da sostanze liquide nocive approvato dall'Amministrazione e redatto sulla base delle linee guida sviluppate dall'IMO (Capitolo 7 - reg. 17). Il Piano deve contenere almeno:

- le procedure che il comandante o altri membri dell'equipaggio incaricati devono seguire in caso di incidente inquinante per fare il rapporto previsto dall'art. 8 del Protocollo I alla Convenzione Marpol (vedi scheda n. 5);
- l'elenco di autorità e persone da contattare in caso di incidente inquinante;
- una descrizione dettagliata delle azioni immediate che l'equipaggio deve eseguire per ridurre o controllare lo scarico a seguito dell'incidente;
- le procedure e la persona di contatto per coordinare l'azione a bordo con quella delle autorità nazionali e locali per il contrasto del l'inquinamento.

Se la nave rientra anche nel campo di applicazione dell'Annesso I (scheda n. 6), il Piano deve essere combinato con quello ivi previsto e assume la denominazione di "Shipboard marine pollution emergency plan".

Infine, è disciplinato il regime internazionale delle visite ispettive (*survey*) e della certificazione delle navi che trasportano NLS alla rinfusa, finalizzato ad attestare la loro conformità alle disposizioni dell'Annesso II (Capitolo 3 - reg. 7-10).

Le navi soggette all'Annesso II sono tenute ad avere a bordo un Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento per il trasporto di sostanze liquide nocive (*International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances*) (reg. 9). Il certificato - il cui modello è definito nell'Appendice III - attesta la conformità della nave ai requisiti previsti dall'annesso. In linea generale, il periodo di validità non può superare i cinque anni; le eventuali estensioni di validità sono espressamente disciplinate (reg. 10).

Il certificato è rilasciato da funzionari dell'Amministrazione della nave - ai sensi dell'art. 25 della Convenzione Marpol 73/78, il Governo dello Stato parte sotto la cui autorità opera la nave, vale a dire lo Stato di bandiera - o, sempre sotto la sua piena responsabilità, da verificatori od organismi da questa debitamente autorizzati e dotati dei poteri necessari (reg. 9§4).

Su richiesta dell'Amministrazione, le visite e il rilascio del certificato possono essere effettuate anche da un Governo di un altro Stato parte. In questo caso, il certificato ha la medesima forza ed è pienamente riconosciuto dagli altri Stati parte. Nessun certificato può essere rilasciato ad una nave battente bandiera di uno Stato non Parte.

Il certificato cessa di essere valido se le verifiche non sono completate nei termini previsti, se non è stato rilasciato in conformità con le disposizioni dell'Annesso II o a seguito di trasferimento della nave sotto la bandiera di un altro Stato (reg. 10§9).

Il rilascio del certificato è connesso alla conduzione di una serie di visite ispettive o "survey", che verificano, a diversi livelli di accuratezza, la conformità della nave ai requisiti dell'Annesso II. In linea generale, le visite hanno ad oggetto la struttura, gli equipaggiamenti, i sistemi, gli allestimenti, le sistemazioni ed i materiali della nave.

Anche i *survey* sono condotti da funzionari dello Stato di bandiera o da organismi da questo riconosciuti, debitamente autorizzati e a cui siano stati conferiti adeguati poteri (come minimo: la capacità di imporre riparazioni ad una nave e di condurre i *survey* su richiesta di uno Stato del porto - reg. 8§2.3). Le organizzazioni devono rispondere alle linee guida dell'IMO in vigore (reg. 8§2.2). L'Amministrazione è comunque tenuta a garantire la completezza e l'efficienza delle verifiche (reg. 8§2.6).

In linea generale, è obbligatoria una visita iniziale - prima della messa in servizio della nave o del rilascio del primo certificato - che assicuri la piena conformità all'Annesso II della struttura, dell'equipaggiamento, dei sistemi, degli allestimenti, delle sistemazioni e dei materiali della nave nonché delle visite periodiche (intermedie, in collegamento con il rinnovo dei certificati, annuali e aggiuntive nel caso di modifiche alla nave - reg. 8§1).

Ove, nel corso di una visita, si riscontrino delle difformità sostanziali tra le condizioni di una nave e quanto riportato nel certificato o la nave presenti condizioni tali che riprendendo il mare rappresenti una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino, l'ispettore deve assicurarsi che si adotti una azione correttiva e ne informa senza indugio l'Amministrazione della nave. In mancanza di azione correttiva, il certificato dovrebbe essere ritirato e l'Amministrazione informata immediatamente così come le autorità competenti dello Stato del porto (reg. 8§2.5).

L'Annesso contiene anche disposizioni specifiche in materia di controlli dello Stato del porto ai fini dell'attuazione dell'Annesso II (Capitolo 6 - reg. 16).

A tale scopo, gli Stati parte incaricano o autorizzano degli ispettori che sono tenuti ad effettuare i controlli necessari in conformità con le procedure sviluppate dall'IMO (vedi *supra* scheda n. 5 attuazioni internazionali).

L'ispettore è tenuto ad annotare sul Registro di carico le operazioni svolte in conformità con il Manuale nonché le eventuali esenzioni accordate circa l'obbligo di pre-lavaggio. Egli convalida anche l'annotazione del pre-lavaggio obbligatorio in caso di carichi di sostanze di Categoria X.

Ove il Governo dello Stato di ricezione del carico ritenga impraticabile misurare la concentrazione di una sostanza di categoria X nell'effluente senza generare un ingiustificato ritardo per la nave ed accetti, salvo l'effettuazione del pre-lavaggio, l'applicazione di una procedura alternativa, l'ispettore è tenuto a certificare nel Registro di carico l'esistenza delle condizioni previste dall'Annesso per la procedura alternativa.

In relazione ai controlli dello Stato del porto sui requisiti operazionali previsti dall'Annesso II, le relative ispezioni, condotte da funzionari debitamente autorizzati, sono effettuate quando vi sono fondati motivi per ritenere che il comandante o l'equipaggio di una nave in un porto o in un terminale *offshore* di uno Stato parte non conoscano le procedure essenziali di bordo per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide noci-

ve. In questo caso, lo Stato può compiere i passi necessari affinché la nave non riprenda il mare fino a che la situazione non sia conforme alle disposizioni dell'Annesso II (reg. 16§9). Si applicano anche a questi controlli le procedure di cui all'art. 5 della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 5).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 5 dicembre 1985 sugli scarichi di sostanze liquide nocive e sull'obbligatorietà dell'*International Code for the Construction ad Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (IBC Code), Risoluzione IMO MEPC.16(22), in vigore dal 6 aprile 1987.
- Emendamenti del marzo 1989 appendici 2 e 3, Risoluzione IMO MEPC.34(27), in vigore dal 13 ottobre 1990.
- Emendamenti del marzo 1990 sul sistema armonizzato di *survey* e certificazione (HSSC), Risoluzione IMO MEPC.39(29), in vigore dal 3 febbraio 2000.
- Emendamenti dell'ottobre 1992 sulla designazione dell'area speciale della zona Antartica e la lista di sostanze liquide nocive, Risoluzione IMO MEPC.57(33), in vigore dal 1° luglio 1994.
- Emendamenti del 2 novembre 1994 sul controllo dello Stato del porto sui requisiti operazionali adottati dalla Conferenza delle parti della Convenzione Marpol 73/78, in vigore dal 3 marzo 1996.
- Emendamenti del luglio 1999 sulle misure di controllo della Stato del porto, Risoluzione IMO MEPC.78(43), in vigore dal 1° gennaio 2001.
- Emendamenti dell'ottobre 2004 sulla revisione dell'Annesso II (*revised Annex II*), Risoluzione IMO MEPC.118(52), in vigore dal 1° gennaio 2007.

Attuazioni internazionali:

- Per le linee guida in materia di autorizzazione delle organizzazioni ad agire per conto dell'Amministrazione, di *survey* e certificazione, di controllo dello Stato del porto e di impianti di ricezione vedi Attuazioni internazionali, scheda n. 5.
- "Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk" (Bulk Chemical Code), Risoluzione IMO MEPC.20(22) e successive modifiche.
- "International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk" (International Bulk Chemical Code), Risoluzione IMO MEPC.19(22) e successive modifiche.
- "Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on off-shore support vessels", Risoluzione IMO A.673(16), modificata da Risoluzione IMO MEPC.158(55).
- "Revised guidelines for the transport of vegetable oils in deeptanks or in independent tanks specially designed for the carriage of such vegetable oils in general dry cargo

ships", Risoluzione IMO MEPC.148(54).

- "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants", Risoluzione IMO A.851(20) come modificata dalla Risoluzione IMO MEPC.138(53).
- "Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances", Risoluzione IMO MEPC.85(44) come modificata, tra l'altro, dalla Risoluzione IMO MEPC.137(53).
- "Implications of the revised Annex II to Marpol 73/78 for the reference in article 1.5(a)(ii) of the HNS Convention to Noxious liquid substances carried in bulk", Risoluzione IMO MEPC.160(55).
- "Guidelines for the designation of special areas under Marpol 73/78 and guidelines for the designation of particularly sensitive sea areas", Risoluzione IMO A.922(20), come modificata (scheda n. 23).
- "Guidelines for provisional assessment of chemicals", MEPC/Circ.265 sostituita dalle "Revised guidelines for the provisional assessment of liquid substances transported in bulk", Risoluzione IMO MPEC. 1/Circ. 512, e successive modifiche.

Note

L'Annesso II rende obbligatoria, tramite rinvio, l'applicazione di alcuni codici tecnici internazionali che sono costantemente tenuti aggiornati dalla negoziazione degli Stati in seno all'IMO (in particolare, *Bulk Chemical Code* e *IBC Code*). La contestuale verifica delle disposizioni contenute in tali codici è pertanto indispensabile per l'applicazione delle norme dell'Annesso II.

Testi su web

I testi della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi non sono disponibili in rete in forma integrale ed aggiornata. I testi ufficiali si possono acquistare attraverso il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale:
http://www.imo.org

Convenzione Marpol 73/78, Annesso III
Regole per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze nocive trasportate via mare in colli
Londra, 2 novembre 1973

Titolo ufficiale:	"Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form"
Denominazione abbreviata:	Annex III of Marpol 73/78
Lingue:	Inglese, francese, russo e spagnolo
Depositario:	Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte:	133 Stati - Albania, Algeria, Angola, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Azerbaijan, Bahamas, Bangladesh, Barbados, Belarus, Belgium, Belize, Benin, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Cambodia, Cameroon, Canada, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Cote d'Ivoire, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Democratic People's Republic of Korea, Denmark, Dominica, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Equatorial Guinea, Estonia, Finland, France, Gabon, Gambia, Georgia, Germany, Greece, Guatemala, Guinea, Guyana, Hungary, Iceland, India, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Lybian Arab Jamahiriya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Moldova, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Namibia, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint

Lucia, Saint Vincent & Grenadines, Samoa, Sao Tome & Principe, Saudi Arabia, Senegal, Serbia, Sierra Leone, Singapore, Slovakia, Slovenia, South Africa, Spain, Sri Lanka, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Togo, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkmenistan, Tuvalu, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Republic of Tanzania, United States, Uruguay, Vanuatu, Venezuela.

Entrata in vigore: 1° luglio 1992. L'Annesso III è uno degli annessi opzionali alla Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 5). L'entrata in vigore era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di almeno 15 Stati la cui flotta mercantile costituisse almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale (art. 15 Convenzione). Ad oggi, la percentuale del tonnellaggio mondiale raggiunta è del 95,76%.

Ratifica dell'Italia: Legge 29 settembre 1980, n. 662, "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol) e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973" in S.O. alla G.U. n. 292 del 23 ottobre 1980.

Entrata in vigore per l'Italia: 1° luglio 1992.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi e svolge le attività previste dalla convenzione per l'esercizio di tali funzioni (artt. 13-16 e 18).

In seno all'IMO e ai suoi comitati permanenti gli Stati negoziano e aggiornano i codici tecnici internazionali cui l'Annesso III rinvia, quali l'*International Maritime Dangerous Goods Code* (vedi *infra* attuazioni internazionali).

Nell'IMO, inoltre, gli Stati svolgono una costante attività di codificazione delle interpretazioni unificate delle disposizioni dell'Annesso III.

Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP)

Anche nel caso dell'Annesso III - come per l'Annesso II (scheda n. 7) - ha un ruolo significativo il Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP), gruppo internazionale di esperti costituito da diverse organizzazioni internazionali e agenzie specializzate delle Nazioni Unite (IMO, FAO, UNESCO, WMO, WHO, IAEA, UN, UNEP). Il GESAMP elabora la "Composite List of Hazard Profiles" che serve per l'identificazione delle "sostanze nocive" ai sensi dell'Annesso III. La lista viene fatta circolare annualmente tra gli Stati come Circolare del Sottocomitato BLG (*Bulk Liquids and Gases*) dell'IMO.

Sito internet: http://gesamp.net/

Articolato e principali contenuti

L'Annesso III è composto da 8 regole e da un'appendice contenente linee guida per l'identificazione delle sostanze nocive in colli.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

L'Annesso III si applica a tutte le navi che trasportano sostanze nocive in colli, tranne ove altrimenti previsto (reg. 1§1).

L'Annesso III non si applica alle stive e agli equipaggiamenti delle navi (reg. 1§5)

A.2. Inquinanti considerati:

Le sostanze nocive trasportate in colli (reg. 1§1). Per "sostanze nocive" si intendono quelle identificate come inquinanti marini nel Codice marittimo internazionale delle merci pericolose, l'*International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG *Code*) (vedi *infra* attuazioni internazionali). Per "colli" si intendono tutte le forme di contenimento specificate per le sostanze pericolose nell'IMDG *Code* (colli, contenitori, vagoni o cisterne ferroviarie e stradali). I colli che hanno trasportato sostanze nocive sono equiparati, in linea di principio, alle sostanze stesse (reg. 1§4).

L'individuazione delle "sostanze nocive in colli" si deve basare sull'applicazione di uno dei criteri dettati nell'appendice che comprendono quelle sostanze:

- che vengono bioaccumulate in misura significativa e sono note per la loro pericolosità per la vita aquatica o per la salute umana (Livello di pericolosità "+" nella colonna A della *Composite List of Hazard Profiles* del Gesamp - vedi *infra* attuazioni internazionali);

- che vengono bioaccumulate con un rischio concomitante per la vita acquatica o per la salute umana e con una ritenzione breve dell'ordine di una settimana o inferiore (Livello di pericolosità "Z" nella colonna A della *Composite List*);
- altamente tossiche per la vita acquatica, intendendo la tossicità come la capacità, in concentrazioni inferiori a 1 parte per milione, di uccidere il 50% degli organismi test esposti alla sostanza durante 96 ore.

B) Principali disposizioni

L'Annesso III detta norme internazionali per la prevenzione dell'inquinamento marino dal trasporto via mare di sostanze nocive in colli, contenitori, cisterne o vagoni cisterna.

Il trasporto delle sostanze nocive in colli è consentito solo se realizzato in conformità con le disposizioni dell'Annesso III (reg. 1§2). A tal fine gli Stati parte sono tenuti ad adottare o far adottare standard relativi all'imballaggio, la marcatura, l'etichettatura, la documentazione, lo stivaggio, la limitazione quantitativa e le possibili eccezioni, per la prevenzione di questa forma di inquinamento (reg. 1§3).

Relativamente ai colli, l'Annesso III stabilisce che questi debbano essere adeguati a minimizzare il pericolo derivante dalla specifica sostanza trasportata per l'ambiente marino (reg. 2).

L'annesso stabilisce obblighi in relazione alla marcatura ed etichettatura dei colli (reg. 3). Ciascun collo o contenitore contenente una sostanza nociva deve essere marcato o contrassegnato durevolmente con la denominazione tecnica corretta della sostanza e, a tal fine, non può essere utilizzato il solo nome commerciale della sostanza. Il metodo di marcatura o etichettatura deve essere tale da rimanere visibile dopo tre mesi di immersione in mare del collo o contenitore. Possono essere esonerati dall'obbligo di marcatura i colli contenenti piccole quantità di sostanze nocive, come determinate dall'IMDG *Code*.

Norme sono dettate anche in relazione allo stivaggio o sistemazione dei colli a bordo (reg. 5). Le sostanze pericolose devono essere stivate e assicurate in maniera appropriata e tale da minimizzare i pericoli per l'ambiente marino senza compromettere la sicurezza della nave né delle persone a bordo.

E' prevista, inoltre, la possibilità di porre divieti o limiti quantitativi al trasporto o all'imbarco di talune sostanze nocive (reg. 6) ove vi siano solide ragioni tecniche e scientifiche e, nel caso di limiti quantitativi, tenendo in considerazione le dimensioni, la struttura e l'equipaggiamento della nave, così come l'imballaggio e la natura della sostanza.

L'annesso detta anche obblighi relativi alla documentazione di bordo (reg. 4). I documenti di trasporto debbono riportare la dicitura "marine pollutant" e la denominazione tecnica - e non solo commerciale - delle sostanze nocive. I documenti devono includere o essere accompagnati da una dichiarazione firmata o da un certificato che attesti che la spedizione è stata imballata, etichettata o marcata ed è in condizioni adeguate a minimizzare la minaccia per l'ambiente marino.

Ogni nave che trasporta sostanze nocive deve inoltre avere a bordo una lista speciale delle sostanze nocive trasportate e l'indicazione della loro sistemazione a bordo o, in alternativa, un piano specifico e dettagliato dello stivaggio delle sostanze a bordo. Copia

di tali documenti deve essere disponibile prima della partenza della nave per i funzionari o gli organismi designati dallo Stato del porto. La documentazione di cui all'Annesso III può essere combinata con quella obbligatoriamente prevista per il trasporto di merci pericolose dalla Convenzione Solas (scheda n. 22), ma i loro contenuti devono risultare chiaramente distinguibili.

L'abbandono in mare di colli contenenti sostanze nocive è proibito tranne se è reso necessario per garantire la sicurezza della nave o la salvaguardia della vita umana in mare (reg. 7).

Per quanto riguarda i controlli dello Stato del porto sui requisiti operazionali delle navi previsti dall'Annesso III (reg. 8), le relative ispezioni, condotte da funzionari debitamente autorizzati allo scopo, sono effettuate quando emergano fondati motivi per ritenere che il comandante o l'equipaggio di una nave in un porto o in un terminale *offshore* di uno Stato parte non conoscano le procedure essenziali per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze nocive in colli. In questo caso, lo Stato può compiere i passi necessari affinché la nave non riprenda il mare fino a che la situazione non sia conforme ai requisiti dell'Annesso III.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 6 marzo 1992, sull'Allegato III e l'inserimento dell'*International Dangerous Goods Code*, Risoluzione IMO MEPC.58(33), in vigore dal 28 febbraio 1994.
- Emendamenti del 13 novembre 1994 sul controllo degli Stati del porto sui requisiti operazionali, Risoluzione della Conferenza delle Parti della Convenzione Marpol 73/78, in vigore dal 3 marzo 1996.
- Emendamenti del 13 marzo 2000 sulla eliminazione del criterio della colorazione del pescato dall'Appendice dell'Annesso, Risoluzione IMO MEPC.84(44), in vigore dal 1° gennaio 2002.
- Emendamenti del 13 ottobre 2006 sulla revisione dell'Annesso III (*Revised Annex III*), Risoluzione IMO MEPC.156(55), con entrata in vigore prevista il 1° gennaio 2010 (vedi *infra* Note).

Attuazioni internazionali:

- "International Maritime Dangerous Goods Code" (IMDG *Code*), Risoluzione IMO A.716(17) e successive modifiche.
- "Composite List of Hazard Profiles" predisposta dal Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (Gesamp) e circolata annualmente come Circolare del sottocomitato dell'IMO BLG (*Bulk Liquids and Gases*). Da ultimo: "Hazard evaluation of substances transported by ships. Report of the forty-fifth session of the GESAMP/EHS Working Group on the evaluation of the hazards of harmful substances carried by ships", BLG.1/Circ.26 del 27 maggio 2008.

Note

Una revisione dell'Annesso III entrerà in vigore nel 2010 modificando aspetti quali:

- la semplificazione delle modalità e nuovi criteri per l'identificazione delle sostanze nocive (nuova reg. 1§1 e nuova Appendice);
- il controllo delle documentazione di bordo sulle sostanze pericolose in ogni occasione in cui si realizzi una operazione di carico o scarico anche parziale dalla nave (nuova reg. 4§4).

I dettagli sull'entrata in vigore del nuovo Annesso III e delle revisioni dell'IMDG *Code* rilevanti sono nel documento IMO MEPC 54(21) del 27 marzo 2006 "Timeframe leading to the entry into force of the amended Annex III of Marpol 73/78".

Testi su web

I testi della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi non sono disponibili in rete in forma integrale ed aggiornata. I testi ufficiali si possono acquistare attraverso il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale:

http://www.imo.org

Convenzione Marpol 73/78, Annesso IV
Regole per la prevenzione dell'inquinamento da liquami provenienti dalle navi
Londra, 2 novembre 1973

Titolo ufficiale: "Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships"

Denominazione abbreviata: Annex IV of Marpol 73/78

Lingue: Inglese, francese, russo e spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 124 Stati - Albania, Algeria, Angola, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Azerbaijan, Bangladesh, Barbados, Belarus, Belgium, Belize, Benin, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Cambodia, Cameroon, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Cote d'Ivoire, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Democratic People's Republic of Korea, Denmark, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Equatorial Guinea, Estonia, Finland, France, Gabon, Gambia, Georgia, Germany, Greece, Guatemala, Guinea, Guyana, Hungary, India, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Libyan Arab Jamahiriya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Moldova, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Netherlands, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent & Grenadines, Samoa, Sao Tome & Principe, Saudi Arabia, Senegal, Serbia, Sierra Leone, Singapore,

Slovakia, Slovenia, Solomon Islands, Spain, Sri Lanka, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Togo, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkmenistan, Tuvalu, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Republic of Tanzania, Uruguay, Vanuatu, Venezuela.

Entrata in vigore: 27 settembre 2003. L'Annesso IV è uno degli annessi opzionali alla Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 5). L'entrata in vigore era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di 15 Stati la cui flotta mercantile costituisse almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale (art. 15 Convenzione). Ad oggi, la percentuale del tonnellaggio mondiale raggiunta è del 81,62%.

Ratifica dell'Italia: Legge 29 settembre 1980, n. 662, "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol) e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973" in S.O. alla G.U. n. 292 del 23 ottobre 1980.

Entrata in vigore per l'Italia: 27 settembre 2003.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi e svolge le attività previste dalla convenzione per l'esercizio di tali funzioni (artt. 13-16 e 18).

In seno all'IMO e ai suoi comitati permanenti gli Stati approvano gli atti previsti per l'attuazione dell'Annesso IV, quali le linee guida per la definizione dei ratei di scarico dei liquami (reg. 11§1.1) e le linee guida sulla tipologia degli impianti di trattamento dei liquami (reg. 9§1.1) (vedi *infra* attuazioni internazionali).

L'IMO, inoltre, riceve e fa circolare tra gli Stati parte le informazioni circa ogni inadeguatezza riscontrata in relazione agli impianti di ricezione dei liquami (reg. 12§2).

Articolato e principali contenuti

L'Annesso IV è composto da 13 regole - organizzate in cinque capitoli - e da una appendice, contenente il modello dell'*International Sewage Pollution Prevention Certificate*.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

L'Annesso IV si applica alle seguenti navi impiegate in viaggi internazionali (reg. 2):

- "navi nuove" di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate;
- "navi nuove" di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate e certificate per il trasporto di più di 15 persone;
- "navi esistenti" di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate e di stazza inferiore ma certificate per il trasporto di più di 15 persone, a partire dal 27 settembre 2008.

Per "nave nuova", si intende una nave il cui contratto di costruzione sia stato stipulato o, in assenza di questo, la cui chiglia sia stata impostata dalla data di entrata in vigore dell'Annesso IV (27 settembre 2003) o la cui consegna sia effettuata 3 anni dopo tale data (reg. 1§1).

A.2. Inquinanti considerati:

I liquami provenienti dalle navi, intesi come le acque di drenaggio e gli altri rifiuti provenienti da ogni tipo di gabinetti e orinatoi, le acque di drenaggio provenienti da lavabi, ombrinali e condotte di scarico situate nei locali infermeria, le acque di drenaggio provenienti dagli spazi utilizzati per il trasporto di animali vivi nonché le altre acque di rifiuto quando siano mescolate con le precedenti (reg. 1§3).

Se i liquami sono mescolati con rifiuti o acque reflue che rientrano nel campo di applicazione di altri annessi della Marpol 73/78 si applicano anche le disposizioni rilevanti di tali annessi (reg. 11§3).

B) Principali disposizioni

L'Annesso IV detta norme internazionali per la prevenzione dall'inquinamento marino da liquami provenienti dalle navi.

Le principali definizioni dei termini utilizzati dall'Annesso IV sono contenute nel suo Capitolo 1 (reg. 1) dove sono specificati, inoltre, il suo campo di applicazione (reg. 2) e le eccezioni nell'applicazione della norma che regola gli scarichi in mare (reg. 3).

L'Annesso IV detta norme per il controllo degli scarichi di liquami nonché sull'equipaggiamento delle navi (Capitolo 3, reg. 9-11).

Per quanto riguarda lo scarico in mare dei liquami esso è generalmente vietato, tranne ove (reg. 11):

- la nave scarichi - procedendo *en route* a una velocità superiore a 4 nodi - liquami che siano stati triturati e disinfettati utilizzando un sistema approvato dall'Amministrazione (vedi *infra*) ad una distanza superiore a 3 miglia marine dalla terra più vicina o liquami non triturati né disinfettati se la nave è a più di 12 miglia marine dalla terra più vicina. I liquami devono essere stati raccolti in una cisterna dedicata e non possono essere scaricati istantaneamente, bensì ad un rateo approvato dall'Amministrazione sulla base degli standard sviluppati dall'IMO (reg. 11§1.1); ovvero,
- la nave abbia in funzione un dispositivo di trattamento dei liquami approvato dall'Amministrazione, le cui prestazioni siano state testate e annotate nel Certificato ISPP (vedi *infra*) e lo scarico non lasci tracce solide visibili né produca alterazioni del colore dell'acqua circostante (reg. 11§1.2).

Tali disposizioni sugli scarichi di liquami non si applicano alle navi che stiano operando o stiano attraversando acque sotto la giurisdizione di uno Stato parte quando questo abbia imposto dei requisiti meno restrittivi (reg. 11§2).

Per quanto riguarda i requisiti di equipaggiamento, l'Annesso IV dispone che le navi siano dotate di uno dei seguenti sistemi di trattamento dei liquami (reg. 9):

- un dispositivo di trattamento dei liquami di tipo approvato dall'Amministrazione tenendo in considerazione gli standard ed i metodi per i test sviluppati dall'IMO (vedi *infra* attuazioni internazionali), ovvero,
- un sistema di trituramento e disinfezione dei liquami approvato dall'Amministrazione che sia equipaggiato per trattenere temporaneamente i liquami quando la nave è a meno di 3 miglia dalla terra più vicina, ovvero,
- una cisterna per trattenere i liquami che soddisfi i requisiti stabiliti dall'Amministrazione.

Sono inoltre stabiliti dall'Annesso IV, standard tecnici uniformi per le flange o connessioni di scarico al fine di garantire il collegamento tra le tubature delle navi e gli impianti di ricezione (reg. 10).

Accanto ai requisiti e standard che le navi devono rispettare ai fini del controllo e della prevenzione dell'inquinamento da liquami, l'Annesso IV obbliga gli Stati parte che impongono lo standard di cui alla reg. 11§1.1 a dotare i propri porti e terminali *offshore* di impianti di ricezione (*reception facilities*) che non causino ritardi alle navi e siano adeguati alle esigenze delle navi che li utilizzano (Capitolo 4 - reg. 12).

Infine, è disciplinato il regime internazionale delle visite ispettive (*survey)* e della certificazione delle navi finalizzato ad attestare la loro conformità alle disposizioni dell'Annesso IV (Capitolo 2, reg. 4-8).

Tutte le navi cui si applica l'Annesso IV sono tenute ad avere a bordo il Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da liquami, l'*International Sewage Pollution Prevention Certificate* (Certificato ISPP) (reg. 5). Il Certificato ISPP - il cui modello è definito nell'Appendice dell'annesso (reg. 7) - attesta la conformità della nave ai requisiti pre-

visti. In generale, il periodo di validità del Certificato ISPP non può superare i 5 anni e le eventuali estensioni di validità sono espressamente disciplinate (reg. 8).

Il Certificato ISPP è rilasciato da funzionari dell'Amministrazione - ai sensi dell'art. 2§5 della Convenzione Marpol 73/78, il Governo dello Stato parte sotto la cui autorità opera la nave, vale a dire lo Stato di bandiera - o, sempre sotto la sua piena responsabilità, da verificatori od organismi da questa debitamente autorizzati e dotati dei poteri necessari (reg. 5).

Su richiesta dell'Amministrazione, le visite e il rilascio del Certificato ISPP possono anche essere effettuate dal Governo di un altro Stato parte. In questo caso, il certificato ha la medesima forza ed è pienamente riconosciuto dagli altri Stati parte. Un Certificato ISPP non può essere rilasciato ad una nave battente bandiera di uno Stato non Parte (reg. 6). Il certificato cessa di essere valido se le visite prescritte non sono completate nei termini previsti o a seguito di trasferimento della nave sotto la bandiera di un altro Stato (reg. 8§8).

Il rilascio del Certificato ISPP è connesso alla conduzione di una serie di visite ispettive o "survey", che verificano, a diversi livelli di accuratezza, la conformità della nave ai requisiti dell'Annesso IV (reg. 4).

In linea generale, è obbligatoria una visita iniziale - prima della messa in servizio della nave o del rilascio del primo certificato - che assicuri la piena conformità della struttura, dell'equipaggiamento, dei sistemi, degli allestimenti, delle sistemazioni e dei materiali della nave alle disposizioni applicabili dell'Annesso IV nonché delle visite di rinnovo e aggiuntive nel caso di modifiche alla nave (reg. 4§1).

Ove, nel corso di una visita, si riscontrino delle difformità sostanziali tra le condizioni di una nave e quanto riportato nel Certificato ISPP o delle condizioni tali che la nave riprendendo il mare presenti una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino l'ispettore deve assicurarsi che venga intrapresa immediatamente una azione correttiva notificando senza indugio l'Amministrazione della nave. In mancanza di azione correttiva, il certificato dovrebbe essere ritirato e l'Amministrazione informata immediatamente così come le autorità competenti dello Stato del porto (reg. 4§5).

Le visite sono condotte da funzionari dello Stato di bandiera o da organismi da questo riconosciuti, debitamente autorizzati e a cui siano stati conferiti adeguati poteri (come minimo: la capacità di imporre riparazioni ad una nave e di condurre *survey* su richiesta di uno Stato del porto - reg. 4§4). L'Amministrazione è comunque tenuta a garantire la completezza e l'efficienza delle verifiche (reg. 4§6).

Per le navi che non rientrano nel campo di applicazione dell'Annesso IV le Amministrazioni di bandiera debbono adottare misure atte ad assicurare che anche su queste siano rispettate le disposizioni applicabili dell'annesso (reg. 4§2).

Per quanto riguarda i controlli dello Stato del porto sui requisiti previsti dall'Annesso IV (Capitolo 5 - reg. 13), le relative ispezioni, condotte da funzionari debitamente autorizzati allo scopo, sono effettuate quando emergano fondati motivi per ritenere che il comandante o l'equipaggio di una nave in un porto o in un terminale *offshore* di uno Stato parte

non conoscano le procedure essenziali per la prevenzione dell'inquinamento da liquami. In questo caso, lo Stato può compiere i passi necessari affinché la nave non riprenda il mare fino a che la situazione non sia conforme ai requisiti dell'annesso.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 1° aprile 2004 sulla revisione dell'Annesso IV (*Revised Annex IV*), Risoluzione IMO MEPC.115(51), entrati in vigore il 1° agosto 2005
- Emendamenti del marzo 2006 sull'estensione del controllo dello Stato del porto ai requisiti operazionali di cui all'Annesso IV, Risoluzione IMO MEPC.143(54), entrati in vigore il 1° agosto 2007.
- Emendamenti del 13 luglio 2007 sullo scarico di liquami dagli spazi per il carico di animali vivi, Risoluzione IMO MEPC.164(56), entrati in vigore il 1° dicembre 2008.

Attuazioni internazionali:

- Per le linee guida in materia di autorizzazione delle organizzazioni ad agire per conto dell'Amministrazione, di *survey* e certificazione, di controllo dello Stato del porto e di impianti di ricezione vedi Attuazioni internazionali, scheda n. 5.
- "Recommendation on standards for the rate of discharge of untreated sewage from ships", Risoluzione IMO MEPC.157(55).
- "Recommendation on international effluent standards and guidelines for performance tests for sewage treatment plants" adottata nel 1976 con Risoluzione IMO MEPC.2(VI).
- "Revised guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants", Risoluzione IMO MEPC.159(55) per gli impianti installati dal 2010.

Note

Dal settembre 2008 le disposizioni dell'Annesso IV sono applicabili a tutte le navi esistenti di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate e a quelle di stazza inferiore ma certificate per il trasporto di più di 15 persone.

Testi su web

I testi della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi non sono disponibili in rete in forma integrale ed aggiornata. I testi ufficiali si possono acquistare attraverso il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale:
http://www.imo.org

Convenzione Marpol 73/78, Annesso V Regole per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti delle navi

Londra, 2 novembre 1973

Titolo ufficiale: "Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships"

Denominazione abbreviata: Annex V of Marpol 73/78

Lingue: Inglese, francese, russo e spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 139 Stati - Albania, Algeria, Angola, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Azerbaijan, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belarus, Belgio, Belize, Benin, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Cambodia, Cameroon, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Cote d'Ivoire, Croatia, Cuba, Cyprus, Czech Republic, Democratic People's Republic of Korea, Denmark, Dominica, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Equatorial Guinea, Estonia, Finland, France, Gabon, Gambia, Georgia, Germany, Greece, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, Hungary, Iceland, India, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Lybian Arab Jamahiriya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Moldova, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Namibia, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent &

Grenadines, Samoa, Sao Tome & Principe, Saudi Arabia, Senegal, Serbia, Sierra Leone, Singapore, Slovakia, Slovenia, Solomon Island, South Africa, Spain, Sri Lanka, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Togo, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, Tuvalu, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Republic of Tanzania, United States, Uruguay, Vanuatu, Venezuela.

Entrata in vigore: 31 dicembre 1988. L'Annesso V è uno degli annessi opzionali alla Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 5). L'entrata in vigore era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di 15 Stati la cui flotta mercantile costituisse almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale (art. 15 Convenzione). Ad oggi, la percentuale del tonnellaggio mondiale raggiunta è del 97,18%.

Ratifica dell'Italia: Legge 29 settembre 1980, n. 662, "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol) e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973" in S.O. alla G.U. n. 292 del 23 ottobre 1980.

Entrata in vigore per l'Italia: 31 dicembre 1988.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi e svolge le attività previste dalla convenzione per l'esercizio di tali funzioni (artt. 13-16 e 18).

In seno all'IMO e ai suoi comitati permanenti gli Stati approvano gli atti previsti per l'at-

tuazione dell'Annesso V, quali le linee guida per la redazione del Piano di gestione dei rifiuti di bordo (reg. 9§2) (vedi *infra* attuazioni internazionali).

Nell'IMO, gli Stati svolgono una costante attività di codificazione delle interpretazioni unificate delle disposizioni dell'Annesso V.

L'IMO, inoltre, riceve dagli Stati parte e fa circolare le informazioni circa ogni inadeguatezza riscontrata in relazione agli impianti di ricezione dei rifiuti (reg. 7§2).

Articolato e principali contenuti

L'Annesso V è composto da 9 regole e da un'appendice, contenente il modello del Registro dei rifiuti di bordo (Garbage Record Book).

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

L'Annesso V si applica a tutte le navi tranne ove diversamente previsto (reg. 2).

Per la definizione di "nave" si applica l'art. 4 della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 5).

A.2. Inquinanti considerati:

I rifiuti di bordo, intesi come ogni tipo di rifiuto alimentare, domestico o legato all'operatività di bordo - escluso il pesce fresco e le sue parti - generato durante il normale esercizio di una nave e suscettibile di essere scaricato. Sono escluse le sostanze che rientrano nel campo di applicazione degli altri annessi alla Convenzione Marpol 73/78 (reg. 1§1).

B) Principali disposizioni

L'Annesso V detta norme internazionali per la prevenzione dell'inquinamento marino da rifiuti prodotti sulle navi. Tali norme stabiliscono divieti e standard operativi in relazione alla pratica degli scarichi operazionali di tali rifiuti, di carattere più restrittivo per le aree individuate come "aree speciali".

L'annesso vieta lo scarico in mare di ogni tipo di plastica, inclusi cavi sintetici, reti da pesca sintetiche, buste di plastica e ceneri risultanti dall'incenerimento di plastiche che possano contenere residui tossici o metalli pesanti (reg. 3§1, lett. a).

Lo scarico in mare degli altri rifiuti deve essere effettuato il più lontano possibile dalle linee di base da cui si misura il mare territoriale, ma è comunque vietato quando la nave si trova a una distanza dalla terra più vicina inferiore (reg. 3§1, lett. c):

- a 25 miglia marine, per lo scarico di materiali di avvolgimento e legatura e di imballaggi in grado di galleggiare;
- a 12 miglia marine, per i residui alimentari e ogni altro rifiuto, inclusi materiali cartacei, stracci, vetro, metalli, bottiglie, utensili da cucina; questi materiali ove triturati in particelle non superiori a 25 mm possono essere scaricati il più lontano possibile dalle linee di base anche se mai a meno di 3 miglia da queste.

Dalle piattaforme fisse o galleggianti impegnate nell'esplorazione, sfruttamento o lavorazione delle risorse minerarie dei fondali marini è vietato qualsiasi scarico in mare, fatta eccezione per lo scarico di rifiuti alimentari triturati in particelle non superiori a 25 mm se la piattaforma è ad una distanza dalla costa superiore a 12 miglia marine (reg. 4).

Criteri più restrittivi per lo scarico di rifiuti in mare sono stabiliti nelle "aree speciali" istituite ai sensi dell'Annesso V in ragione delle loro particolari condizioni oceanografiche, ecologiche e per la peculiarità del traffico che vi si svolge (reg. 5) (per la definizione, vedi scheda n. 5; per la procedura di designazione, vedi scheda n. 23). Le aree speciali per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti sono: l'area del Mar Mediterraneo, l'area del Mar Baltico, l'area del Mar Nero, l'area del Mar Rosso, l'area dei Golfi, l'area del Mare del Nord, l'area Antartica, la regione dei Caraibi.

Nelle aree speciali, oltre al divieto di scarico dei materiali plastici, valido in generale per tutti i tratti di mare, è vietato lo scarico di materiali galleggianti di avvolgimento, legatura ed imballaggio nonché di tutti gli altri rifiuti, inclusi i materiali di carta, stracci, vetro, bottiglie, metalli, utensili da cucina e simili anche se triturati o frantumati. E' consentito invece lo scarico di rifiuti alimentari alla maggiore distanza possibile dalle linee di base ma comunque non a una distanza inferiore a 12 miglia marine dalle stesse (reg. 5§2). Questi ultimi possono essere scaricati nell'area speciale della regione dei Caraibi se triturati in particelle di dimensioni inferiori a 25 mm, fino a 3 miglia dalla costa.

L'Annesso V obbliga gli Stati parte a dotare i propri porti e terminali *offshore* di impianti di ricezione (*reception facilities*) dei rifiuti che non causino ritardi alle navi e siano adeguati alle esigenze delle navi che le utilizzano (reg. 7). Gli Stati parte che costeggiano le aree speciali sono tenuti ad assicurare la disponibilità, in tutti i loro porti e terminali in un'area speciale, di impianti di ricezione dei rifiuti che tengano conto delle specifiche necessità delle navi in tali aree (reg. 5§4). Requisiti particolari sono stabiliti per l'area Antartica (reg. 5§5).

L'Annesso V dispone, inoltre, alcuni obblighi di documentazione di bordo.

Le navi di lunghezza superiore a 12 m. devono esporre a bordo tabelle informative esplicative delle norme sullo scarico in mare (reg. 9§1).

Le navi di stazza lorda superiore a 400 tonnellate e le navi certificate per il trasporto di 15 o più persone devono avere a bordo:

- un Piano di gestione dei rifiuti (*Garbage Management Plan*) contenente le procedure che l'equipaggio deve seguire per la raccolta, lo stoccaggio, la lavorazione e lo scarico dei rifiuti, compreso l'utilizzo delle attrezzature di bordo (inceneritori, tritatutto, ecc.). Il Piano deve designare la persona responsabile della sua esecuzione e deve essere redatto in accordo con le linee guida sviluppate dall'IMO (reg. 9§2) (vedi *infra* attuazioni internazionali).
- di un Registro dei rifiuti (*Garbage Record Book*), conforme al modello specificato nell'Appendice dell'Annesso V (reg. 9§3).

Il Registro dei rifiuti, obbligatorio anche per le piattaforme fisse e galleggianti impegnate nell'esplorazione o sfruttamento dei fondali marini, deve annotare ogni scarico di rifiuti in

mare, ogni consegna di rifiuti ad un impianto di ricezione o altra nave, ogni incenerimento e ogni scarico accidentale o eccezionale. Il Registro può essere ispezionato dalle autorità competenti di uno Stato parte mentre la nave è in un porto o in un terminale *offshore*, e se ne può trarre copia da certificare a cura del comandante, utilizzabile come prova in giudizio.

Per quanto riguarda i controlli dello Stato del porto sui requisiti operazionali delle navi previsti dall'Annesso V (reg. 8) le relative ispezioni, condotte da funzionari debitamente autorizzati allo scopo, sono effettuate quando emergano fondati motivi per ritenere che il comandante o l'equipaggio di una nave in un porto o in un terminale *offshore* di uno Stato parte non conoscano le procedure essenziali per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti. In questo caso, lo Stato può compiere i passi necessari affinché la nave non riprenda il mare fino a che la situazione non sia conforme ai requisiti dell'Annesso V.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti dell'ottobre 1989 sulla designazione del Mare del Nord come area speciale, Risoluzione IMO MEPC.36(28), in vigore dal 18 febbraio 1991.
- Emendamenti del novembre 1990 sulla designazione dell'area Antartica come area speciale, Risoluzione IMO MEPC.42(30), in vigore dal 17 marzo 1992.
- Emendamenti del 4 luglio 1991 sulla designazione dell'area dei Caraibi come area speciale, Risoluzione IMO MEPC.48(31), in vigore dal 4 aprile 1993.
- Emendamenti del 13 novembre 1994 sul controllo degli Stati del porto sui requisiti operazionali, Risoluzione della Conferenza delle Parti della Convenzione Marpol 73/78, in vigore dal 3 marzo 1996.
- Emendamenti del 14 settembre 1995 sull'obbligo del *Garbage Management Plan* e del *Garbage Record Book*, Risoluzione IMO MEPC.65(37), in vigore dal 1° luglio 1997.
- Emendamenti del 5 ottobre 2000 sul *Garbage Record Book*, Risoluzione IMO MEPC.89(45), in vigore dal 1° marzo 2002.
- Emendamenti del 1° aprile 2004 sull'Appendice dell'Annesso V, Risoluzione MEPC.116(51), in vigore dal 1° agosto 2005.

Attuazioni internazionali:

- Per le linee guida in materia di controllo dello Stato del porto e di impianti di ricezione vedi Attuazioni internazionali, scheda n. 5.
- "Guidelines for the development of Garbage Management Plans", Circolare IMO MEPC/Circ.317 del 10 luglio 1996 e successive modifiche.
- "Standard specification for shipboard incinerators", Risoluzione IMO MEPC.76(40) e successive modifiche.
- "Revised guidelines for the implementation of MARPOL Annex V", Risoluzione IMO MEPC.59(33) e successive modifiche.

- "Guidelines for the designation of special areas under Marpol 73/78 and guidelines for the designation of particularly sensitive sea areas", Risoluzione IMO A.922(20), come modificata (scheda n. 23).

Note

Nel 2005, la risoluzione dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite A/RES/60 ha invitato l'IMO ad una revisione dell'Annesso V, in consultazione con le organizzazioni e organi rilevanti, e a valutarne l'efficacia nel fronteggiare la produzione marittima di "marine debris". Nell'ottobre 2006 l'IMO ha attivato un *Intersessional Group* per proporre modalità e tempi di una revisione dell'Annesso e delle linee guida associate.

Le molte aree di contiguità tra le disposizioni dell'Annesso V e quelle della London Convention e del 1996 Dumping Protocol (schede n. 1 e n. 2) hanno posto delle esigenze di chiarimento dei rispettivi obblighi; a tal fine, nel 2007 l'IMO ha costituito un Gruppo di corrispondenza congiunto che ha elaborato specifiche raccomandazioni.

Inoltre, per facilitare l'attuazione di entrambi gli strumenti giuridici, gli organi di governo delle convenzioni hanno istituito nell'ambito del Gruppo scientifico della London Convention un "Working Group on Boundary Issues" per sviluppare linee guida dirette ai marittimi per la gestione dei carichi avariati e offrire consulenza nella gestione dei residui della pulizia degli scafi delle navi e delle piattaforme.

Testi su web

I testi della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi non sono disponibili in rete in forma integrale ed aggiornata. I testi ufficiali si possono acquistare attraverso il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale:
http://www.imo.org

Protocollo del 1997 di emendamento alla Convenzione Marpol 73/78, recante l'Annesso VI Regole per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi

Londra, 26 settembre 1997

Titolo ufficiale: "Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto" "Annex VI - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships"

Denominazione abbreviata: Marpol Annex VI

Lingue: Inglese, francese, russo e spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 57 Stati - Antigua & Barbuda, Australia, Azerbaijan, Bahamas, Bangladesh, Barbados, Belgium, Belize, Benin, Bulgaria, Chile, China, Cook Islands, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Italy, Jamaica, Japan, Kazakhstan, Kiribati, Kuwait, Latvia, Liberia, Lithuania, Luxembourg, Marshall Islands, Mongolia, Netherlands, Norway, Panama, Poland, Portugal, Republic of Korea, Romania, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent & Grenadines, Samoa, Saudi Arabia, Sierra Leone, Singapore, Slovenia, Spain, Sweden, Syrian Arab Republic, Tuvalu, Ukraine, United Kingdom, United States, Vanuatu.

Entrata in vigore: 19 maggio 2005. L'entrata in vigore dell'Annesso VI era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di 15 Stati la cui flotta mercantile costituisse almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale (art. 6 del Protocollo del 1997 che integra la

Convenzione Marpol 73/78). Per l'entrata in vigore dei più recenti emendamenti vedi *infra* Note. Ad oggi la percentuale è del 83,59%.

Ratifica dell'Italia: Legge 6 febbraio 2006, n. 57 "Adesione al Protocollo del 1997 di emendamento della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978, con Allegato VI ed Appendici, fatto a Londra il 26 settembre 1997" in S.O. alla G.U. n. 51 del 2 marzo 2006.

Entrata in vigore per l'Italia: 22 agosto 2006.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi e svolge le attività previste dalla convenzione per l'esercizio di tali funzioni (artt. 13-16 e 18).

In seno all'IMO e ai suoi comitati permanenti gli Stati approvano gli atti e le linee guida previsti per l'attuazione dell'Annesso VI, quali l'"NOx Technical Code" (vedi *infra* attuazioni internazionali).

Nell'IMO, inoltre, gli Stati svolgono una costante attività di codificazione delle interpretazioni unificate delle disposizioni dell'Annesso VI.

Articolato e principali contenuti

L'Annesso VI è composto da 18 regole - organizzate in tre capitoli (disposizioni generali - *survey*, certificazione e strumenti di controllo - requisiti per il controllo delle emissioni dalle navi) ed è completato da 6 appendici, contenenti:

- Il modello dell'*International Air Pollution Prevention Certificate* (Appendice I);
- I test e i fattori di ponderazione per la verifica della conformità ai limiti per le emissioni di NOx dei motori diesel marini (Appendice II);
- I criteri e le procedure per la designazione delle aree di controllo delle emissioni (Appendice III);

- I test e gli standard per gli inceneritori di bordo (Appendice IV);
- Le informazioni minime della nota di acquisto del carburante, *Bunker Delivery Note* (Appendice V).
- La procedura di verifica dell'olio combustibile per i campionamenti previsti dall'Annesso VI della Marpol 73/78 (Appendice VI)

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

L'Annesso VI si applica a tutte le navi tranne ove diversamente previsto (reg. 1).

A.2. Inquinanti considerati:

- Sostanze che impoveriscono l'ozono come definite dall'art. 1.4. e dagli annessi A, B, C ed E del Protocollo di Montreal del 1987 sulle sostanze che impoveriscono lo strato di ozono (reg. 2§16 e reg. 12).
- Ossidi do zolfo (SOx) contenuti nell'olio combustibile usato a bordo (reg. 14 e reg. 2§8).
- Ossidi di azoto (NOx) emessi da motori e apparecchiature di bordo (reg. 13 e reg. 2§8).
- Composti organici volatili (VOCs) (reg. 15).
- Rifiuti o sostanze destinate all'incenerimento a bordo (reg. 2§8, reg. 16, Appendice IV).

B) Principali disposizioni

L'Annesso VI disciplina il controllo dell'inquinamento atmosferico da navi stabilendo norme di comportamento e requisiti tecnici nonché un sistema di *survey* e certificazione con validità internazionale.

Definizioni e disposizioni generali ai fini dell'Annesso VI sono contenute nel suo Capitolo 1 (reg. 1-4). Sono escluse dal campo di applicazione delle disposizioni quelle emissioni che si rendono necessarie per garantire la sicurezza della nave o della vita umana in mare nonché quelle che derivano da un danno alla nave o al suo equipaggiamento non intenzionale e sempre che siano state adottate tutte le precauzioni ragionevoli per evitarlo (reg. 3).

Sono anche escluse le emissioni, direttamente derivanti dall'esplorazione, sfruttamento e associata lavorazione delle risorse minerarie del sottosuolo con le modalità previste (reg 3§1)

Esenzioni possono essere previste inoltre per condurre sperimentazioni nella ricerca di nuove tecnologie di controllo per la riduzione delle emissioni alle condizioni previste (reg.3§2).

Il Capitolo III dell'Annesso VI (reg. 12-18) stabilisce una serie dettagliata di requisiti per il controllo delle emissioni atmosferiche dalle navi, quali: divieti e limiti per emissioni specifiche, prestazioni e caratteristiche dei motori e del combustibile di bordo, standard più restrittivi per le "aree di controllo delle emissioni" designate.

Per quanto riguarda il controllo delle sostanze che impoveriscono lo strato di ozono, come definite dal Protocollo di Montreal (reg. 2§16), è proibita la loro emissione delibe-

rata in atmosfera da parte di tutte le navi (reg. 12). Il divieto include le emissioni che avvengono nel corso delle operazioni di manutenzione o riparazione, fatta eccezione per i rilasci minimi associati al riciclaggio o recupero delle sostanze stesse. E' proibita, altresì, l'installazione di apparecchiature contenenti dette sostanze sulle navi costruite o consegnate dopo il 19 maggio 2005, fatta eccezione per quelle che contengono idroclorofluorocarburi (HCFC) che sono invece proibite sulle navi costruite o consegnate dopo il 1° gennaio 2020. Le sostanze e le apparecchiature rimosse dalle navi debbono essere conferite ad appositi impianti di ricezione.

Per il controllo delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) (reg. 13) è proibita l'operatività di determinati motori diesel che non rispetti limiti di emissione prestabiliti (reg. 13§3). I limiti si applicano ai motori dotati di una potenza in uscita superiore a 130 kw costruiti, o che abbiano subito una *major conversion,* dopo il 1° gennaio 2000 presenti su navi costruite tra il 1° gennaio 2000 e il 1° gennaio 2011. Limiti diversi si applicano alle navi costruite dopo il 1° gennaio 2011 (reg. 13§4) e dopo il 1° gennaio 2016 (reg. 13§5). Una disciplina specifica è stabilita per i motori installati su navi costruite prima del 1° gennaio 2000 (reg. 13§7). I limiti di emissione non si applicano ai motori e alle apparecchiature utilizzate per le emergenze, a quelli delle imbarcazioni di salvataggio né a quelli installati su navi che operano solo nelle acque di giurisdizione dello Stato di bandiera, sempre che siano soggetti ad una misura alternativa per il controllo delle emissioni di NOx (reg. 13§1.2).

Per il controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (SOx) l'Annesso VI fissa caratteristiche di qualità del combustibile utilizzato a bordo. In via generale, è stabilito un limite massimo per il contenuto di zolfo nel combustibile in 4.5% m/m fino al 1° gennaio 2012 che decresce fino al 2012 e ancora dopo il 2020 (reg. 14§1).

Prescrizioni e limiti più restrittivi sono stabiliti per le immissioni di NOx e i contenuti di SOx degli olii combustibili delle navi che si trovano nelle aree designate quali "aree di controllo delle emissioni", quelle aree in cui è necessario adottare speciali misure obbligatorie per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'aria e gli impatti attesi sulle aree terrestri e marine (reg. 2§8 e reg. 14§3-7).

Le aree di controllo delle emissioni sono il mar Baltico ed il mare del Nord nonchè quelle designate dall'organizzazione secondo i criteri e le procedure stabiliti nell'Appendice III (reg. 14§3) (vedi anche Nota introduttiva della Sezione 4 e scheda n. 23).

Accanto al tenore di zolfo, l'annesso stabilisce ulteriori requisiti sulla disponibilità e sulla qualità del combustibile trasferito e utilizzato a bordo (reg. 18).

Le caratteristiche del combustibile acquistato e utilizzato a bordo devono essere attestate da una Nota di acquisto del carburante, *Bunker Delivery Note*, rilasciata dal fornitore e i cui contenuti minimi sono specificati nell'Appendice V (reg. 18§5). La nota va tenuta a bordo e deve essere resa disponibile per le ispezioni per un periodo di tre anni insieme ad un campione del carburante stesso (reg. 18§6-8). Gli Stati parte a tal fine costituiscono un apposito registro dei fornitori di carburante e provvedono affinché le note contengano le informazioni stabilite dall'annesso (reg. 18§9).

Ai fini del controllo dell'inquinamento da composti organici volatili (VOCs) durante le operazioni di caricazione o scaricazione, ove gli Stati parte intendano regolare la materia nei loro porti o nei terminal sotto la loro giurisdizione, sono tenuti a notificare l'IMO e ad assicurare la presenza di sistemi di controllo delle emissioni di vapori approvati sulla base di linee guida appositamente stabilite dall'IMO (reg. 15). L'IMO detiene, aggiorna e fa circolare l'elenco dei porti e terminal; dove gli Stati parte hanno disciplinato questo aspetto.

Per quanto riguarda il controllo dell'inquinamento derivante dall'incenerimento a bordo, con questo si intende l'incenerimento di rifiuti o altri materiali a bordo di una nave se questi sono stati generati nel corso della sua normale operatività (reg. 2§17). Tale incenerimento è consentito in via di principio solo negli impianti di bordo che - se installati dopo il 1° gennaio 2000 - devono rispettare i requisiti dell'Appendice IV ed essere approvati dall'Amministrazione di bandiera (reg. 16). Fa eccezione l'incenerimento di *sewage sludge* e *sludge oil* generati durante le normali operazioni della nave, che può essere effettuato anche nelle macchine e nelle caldaie quando la nave è al di fuori di porti, rade ed estuari.

E' comunque vietato l'incenerimento a bordo di (reg. 16§2):

- residui di carichi di cui agli annessi I, II, e III della Marpol 73/78 (schede n. 6, 7 e 8);
- difenoli policlorinati (PCBs);
- rifiuti come definiti dall'Annesso V della Marpol 73/78 (scheda n. 10) contenenti quantità superiori alle tracce di metalli pesanti ;
- prodotti raffinati del petrolio che contengono prodotti alogeni;
- fanghi di depurazione e morchie, sentine e residui oleosi non generati a bordo;
- residui dei sistemi di pulizia dei gas esausti.

E' altresì vietato l'incenerimento di cloruri di polivinile (PVC) salvo che in inceneritori che dispongano dell'approvazione tipo dell'IMO (reg. 16§3).

I manuali di utilizzo degli inceneritori con le istruzioni per mantenere i parametri di funzionamento entro i limiti stabiliti devono essere disponibili a bordo ed è obbligatorio il monitoraggio continuo della temperatura dei gas di combustione (reg. 16§7 e 9).

Ulteriori obblighi sono stabiliti per gli Stati parte riguardo agli impianti di ricezione nei porti per le esigenze dell'Annesso VI nonchè i controlli operativi dello Stato del porto (reg. 17).

Infine, è disciplinato il regime internazionale delle visite ispettive (*survey*) e della certificazione delle navi finalizzato ad attestare la loro conformità alle disposizioni dell'Annesso VI (Capitolo 2 - reg. 5-11).

Tutte le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 400 tonnellate, impegnate in viaggi verso porti o terminal; sotto la giurisdizione di un altro Stato parte, nonché le piattaforme e la navi di perforazione, impegnate in viaggi verso acque sotto la giurisdizione di un altro Stato parte, devono possedere il Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento atmosferico, l'*International Air Pollution Prevention Certificate* (Certificato IAPP) (reg. 6§1). Il Certificato IAPP, redatto secondo il modello previsto dall'Appendice I (reg. 8), attesta che la nave è stata soggetta alle visite prescritte che hanno accertato che gli

equipaggiamenti, i sistemi, le attrezzature, gli allestimenti e i materiali corrispondono appieno ai requisiti dell'Annesso VI. Il Certificato IAPP è corredato da un supplemento, costituito dal Registro di costruzione ed equipaggiamento. Il Certificato IAPP può essere rilasciato, a determinate condizioni, da una Amministrazione diversa da quella dello Stato di bandiera (reg. 7).

L'Annesso VI cantiere norme dettagliate sulla validità e durata dei certificati IAPP stabilita, in via generale, al massimo in 5 anni (reg. 9). Una disciplina particolare è prevista per la certificazione delle navi costruite prima dell'entrata in vigore del Protocollo del 1997 che ha adottato l'Annesso VI.

Il sistema di certificazione si basa sull'obbligo di condurre visite ispettive periodiche sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, le piattaforme e le navi di perforazione fisse e galleggianti (reg. 5). In via generale, è previsto l'obbligo di un *survey* iniziale - prima della messa in servizio della nave o del rilascio del Certificato IAPP - e di visite periodiche, anche non programmate, dirette ad assicurare la piena conformità degli equipaggiamenti, dei sistemi, degli allestimenti, delle attrezzature e dei materiali della nave alle disposizioni applicabili dell'Annesso VI. E' obbligatoria almeno una visita intermedia durante il corso di validità del Certificato IAPP.

Le visite ispettive comprendono quelle sui motori per verificare il rispetto delle disposizioni sulle emissioni di ossidi di azoto, da eseguire secondo quanto disposto nel "Technical Code on the Control of Emissions of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines" - *NOx Technical Code* (reg. 5§2) (vedi *infra* attuazioni internazionali).

Per le navi di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate, le Amministrazioni di bandiera delle navi possono adottare quelle misure atte ad assicurare che anche su queste navi siano rispettate le disposizioni applicabili dell'Annesso VI (reg. 5§2).

Le visite ispettive sono condotte da funzionari dell'Amministrazione di bandiera. Questa ultima può tuttavia incaricare degli ispettori nominati allo scopo o anche degli organismi riconosciuti rispondenti alle linee guida adottate dall'IMO per le organizzazioni che agiscono per conto dell'Amministrazione della nave (vedi *infra* attuazioni internazionali). L'Amministrazione è comunque tenuta a garantire la completezza e l'efficienza delle visite (reg. 5§3). Ove, nel corso di una visita, vengano riscontrate delle difformità sostanziali tra le condizioni della nave e quanto riportato nel certificato l'ispettore è tenuto a notificarle all'Amministrazione di bandiera ed, eventualmente, allo Stato del porto dove si trova la nave. Egli deve anche assicurarsi che venga intrapresa una azione correttiva adeguata in mancanza della quale il certificato viene ritirato (reg. 5§6).

Gli Stati parte sono tenuti a cooperare per riscontrare le violazioni alle norme dell'Annesso VI, utilizzando ogni mezzo, appropriato e praticabile, per individuare le violazioni, effettuare un monitoraggio ambientale, stabilire adeguate procedure per fare rapporto e accumulare prove delle violazioni. Le navi possono essere soggette ad ispezioni e controlli in ogni porto di uno Stato parte e a tal fine sono stabilite apposite procedure (reg. 11).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del luglio 2005, sui gas a effetto serra e sulla designazione del mare del Nord come area di controllo delle emissioni di SOx, Risoluzione IMO MEPC.132(53), in vigore dal 22 novembre 2006.
- Emendamenti del 10 ottobre 2008 all'annesso al Protocollo del 1997, *Revised* Marpol *Annex VI*, Risoluzione IMO MEPC.176(58), con entrata in vigore prevista nel febbraio 2010.

Attuazioni internazionali:

- Per le linee guida in materia di autorizzazione delle organizzazioni ad agire per conto dell'Amministrazione, di survey e certificazione, di controllo dello Stato del porto e di impianti di ricezione vedi Attuazioni internazionali, scheda n. 5.
- "Technical Code on the Control of Emissions of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines (NOx Technical Code)", Risoluzione della Conferenza delle Parti del 22 ottobre 1997, come modificato da ultimo con Risoluzione IMO MEPC.177(58).
- "Survey guidelines under the harmonized system for survey and certification for MARPOL Annex VI", Risoluzione IMO A.948(23), come modificata, tra l'altro, da Risoluzione IMO MEPC.128(53).
- "Standard specification for shipboard incinerators", Risoluzione MEPC.76(40) modificata, tra l'altro, da Risoluzione MEPC.93(45).
- "Guidelines for monitoring the world-wide average sulphur content of residual fuel oils supplied for use on board ships", Risoluzione IMO MEPC.82(43).
- "Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with Annex VI of MARPOL 73/78", Risoluzione IMO MEPC.96(47).
- "Guidelines for on-board NOx verification procedure - Direct measurements and monitoring method", Risoluzione IMO MEPC.103(49).
- "IMO policies and practices related to the reduction of greenhouse gas emissions from ships", Risoluzione IMO A.963(23).
- "Guidelines for on-board exhaust gas-SOx, cleaning systems", Risoluzione IMO MEPC.130(53).
- "Guidelines for Port State control under MARPOL Annex VI", Risoluzione IMO MEPC.129(53).
- "Interim guidelines for voluntary ship CO2 emission indexing for use in trials", MEPC/Circ.471.
- "SECA Compliance Certificate" del 16 ottobre 2006.
- "Guidelines for the designation of special areas under Marpol 73/78 and guidelines for the designation of particularly sensitive sea areas", Risoluzione IMO A.922(20), come modificata (scheda n. 23).
- "Guidelines for exhaust gas cleaning systems", Risoluzione IMO MEPC. 170 (57).

- "Amendments to the survey guidelines under the harmonized system of survey and certification for the revised Marpol Annex VI", Risoluzione IMO MEPC. (59).
- "2009 Guidelines for port State control under the revised Marpol Annex VI", Risoluzione IMO MEPC.181 (59).
- "2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised Marpol Annex VI", Risoluzione IMO MEPC.182 (59).
- "2009 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of residual fuel oils supplied for use on board ships", Risoluzione IMO MEPC.183 (59).
- "2009 Guidelines for exhaust gas cleaning system", Risoluzione IMO MEPC.184 (59).
- "Guidelines for the development of a VOC management plan", Risoluzione IMO MEPC.185 (59).

Note

Il testo dell'Annesso VI della Marpol 73/78 qui schedato è quello emendato il 10 ottobre 2008, che si considera accettato dalle Parti il 1° gennaio 2010 (a meno che 1/3 delle Parti, o Parti che rappresentano complessivamente almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale, facciano esplicita obiezione). L'entrata in vigore è prevista il 1° luglio 2010.

Il dibattito internazionale sull'inquinamento atmosferico derivante dalla navigazione e dal trasporto marittimo internazionale sta aumentando il suo rilievo anche in connessione con la priorità acquisita dal tema dei cambiamenti climatici. L'IMO ha in corso un aggiornamento dello studio del 2000 sui gas ad effetto serra, dal quale dovrebbe emergere anche una valutazione dell'impatto delle emissioni derivanti dalla navigazione sui cambiamenti climatici.

Testi su web

I testi della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi non sono disponibili in rete in forma integrale ed aggiornata. I testi ufficiali si possono comunque acquistare attraverso il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale:
http://www.imo.org

Convenzione internazionale per il controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi

Londra, 5 ottobre 2001

Titolo ufficiale: "International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships"

Denominazione abbreviata: Anti-Fouling Systems Convention - AFS Convention

Lingue: Inglese, francese, russo e spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 40 Stati - Antigua & Barbuda, Australia, Bahamas, Belgium, Bulgaria, Cook Islands, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Ethiopia, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Japan, Kiribati, Latvia, Liberia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Marshall Islands, Mexico, Netherlands, Nigeria, Norway, Panama, Poland, Republic of Korea, Romania, Saint Kitts and Nevis, Sierra Leone, Slovenia, Spain, Sweden, Syrian Arab Republic, Tuvalu, Vanuatu.

Entrata in vigore: 17 settembre 2008. L'entrata in vigore era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di almeno 25 Stati la cui flotta mercantile costituisse almeno il 25% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale (art. 18). Ad oggi, la percentuale raggiunta è del 67,83%.

Ratifica dell'Italia: Non ratificata.

Entrata in vigore per l'Italia: Non entrata in vigore.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito

Tel: +44 (0) 20 7735 7611

Fax: +44 (0) 20 7587 3210

E-mail: info@imo.org

Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione AFS (art. 20) e svolge le attività da questa previste per l'esercizio di tali funzioni (artt. 16, 17 e 19).

La Convenzione AFS designa esplicitamente il comitato permanente dell'IMO con competenze ambientali - il Marine Environment Protection Committee (MEPC) - quale sede per l'esame e la decisione in merito alle proposte avanzate dalle Parti per l'assoggettamento al controllo di cui alla convenzione di ulteriori sistemi anti-vegetativi nocivi. Nell'ambito delle procedure stabilite per l'esame di tali proposte, il MEPC è tenuto (artt. 6 e 7) a istituire, ai fini della valutazione, un "gruppo tecnico" formato da rappresentanti degli Stati parte, dei membri dell'IMO, delle Nazioni Unite e delle sue agenzie specializzate, delle organizzazioni intergovernative che abbiano accordi con l'IMO e delle organizzazioni non governative con status consultivo presso l'IMO (art. 2§10).

Nel quadro dell'IMO gli Stati inoltre approvano le linee guida internazionali per l'attuazione della Convenzione AFS, tra le quali, le linee guida per lo svolgimento dei *survey* sui sistemi anti-vegetativi delle navi (Annesso 4, reg. 1) e quelle per i campionamenti nel corso delle ispezioni (art. 11§1) (vedi *infra* attuazioni internazionali).

L'IMO svolge, inoltre, un ruolo significativo in materia di raccolta e circolazione tra gli Stati parte delle informazioni sull'applicazione nazionale della convenzione. In particolare, ciascuno Stato è tenuto a comunicare all'IMO: l'elenco dei verificatori nominati, degli organismi riconosciuti e dei poteri loro conferiti; su base annuale, le informazioni circa i sistemi anti-vegetativi approvati, limitati o vietati dal diritto nazionale; su richiesta di uno Stato, le informazioni sulla base delle quali sono state prese tali decisioni (art. 9).

Articolato e principali contenuti

La Convenzione AFS è composta da 21 articoli e da quattro allegati, contenenti:

- Misure di controllo dei sistemi antivegetativi (Allegato 1);
- Elementi della proposta iniziale di controllo di un sistema anti-vegetativo (Allegato 2);
- Elementi della proposta esaustiva di controllo di un sistema anti-vegetativo (Allegato 3);
- Requisiti dei *surveys* e delle certificazioni dei sistemi anti-vegetativi (Allegato 4 e due appendici).

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

La Convenzione AFS si applica alle navi che battono la bandiera di uno Stato parte o che operano sotto la sua autorità e alle navi che, non rientrando in queste tipologie, entrano in un porto, in un cantiere o in un terminale *offshore* di uno Stato parte (art. 3§1).

La convenzione non si applica alle navi da guerra e ausiliarie e alle altre navi possedute o gestite da uno Stato mentre operano esclusivamente per un servizio governativo di carattere non commerciale (art. 3§2).

Per "nave" si intende ogni tipo di imbarcazione in ogni modo operante nell'ambiente marino e

include aliscafi, mezzi a cuscino d'aria, sommergibili, mezzi galleggianti, piattaforme fisse o galleggianti, unità galleggianti di stoccaggio (*Floating Storage Units*, FSUs) e unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (*Floating Production Storage and Off-loading Units*, FPSOs) (art. 2§9).

A.2. Inquinanti considerati:

I sistemi anti-vegetativi nocivi. Per "sistema anti-vegetativo" si intende ogni rivestimento, vernice, trattamento di superficie o dispositivo, utilizzato su una nave allo scopo di prevenire e controllare l'aderenza ad essa di organismi indesiderati (art. 2§2).

I sistemi ad oggi ritenuti nocivi e, per questo, regolati dalla Convenzione AFS sono quelli che contengono composti organostannici (Allegato 1).

B) Principali disposizioni

La Convenzione AFS detta norme internazionali per il controllo degli effetti negativi dei sistemi anti-vegetativi nocivi utilizzati sulle navi. Gli Stati parte si impegnano a ridurre o a eliminare tali effetti negativi sull'ambiente marino e sulla salute umana (art. 1§1) e ad incoraggiare il continuo sviluppo di sistemi anti-vegetativi efficaci e sicuri dal punto di vista ambientale (art. 1§5). A tale scopo, gli Stati sono tenuti a proibire e/o limitare l'applicazione, ri-applicazione, installazione o uso di sistemi anti-vegetativi nocivi - di cui all'Allegato 1 - sulle proprie navi e sulle navi degli Stati che non sono Parte della convenzione quando si trovino nei loro porti, cantieri o terminali *offshore* (art. 4§1).

Le principali definizioni ai sensi della Convenzione sono contenute nell'art. 2. Tra queste, quella di "Amministrazione" della nave, con cui si intende il Governo dello Stato sotto la cui autorità la nave sta operando e, in particolare, il Governo dello Stato di bandiera. Per le piattaforme fisse e galleggianti impegnate nell'esplorazione o sfruttamento del sottofondo marino adiacente alla zona dove uno Stato esercita diritti sovrani, per "Amministrazione" si intende il Governo di tale Stato costiero.

L'individuazione dei sistemi anti-vegetativi nocivi e le relative prescrizioni sono contenuti nell'Allegato 1 alla Convenzione AFS. In particolare, sono vietati o controllati quei sistemi anti-vegetativi che utilizzano composti organostannici come agenti biocidi, con le seguenti modalità:

Tabella I

Sistema anti-vegetativo/ Tipo nave	Prescrizione	Data di applicazione
Composti organostannici che agiscono come biocidi Per tutte le navi	Divieto di applicare o ri-applicare i composti	Dal 1° gennaio 2003

Sistema anti-vegetativo/Tipo nave	Prescrizione	Data di applicazione
Composti organostannici che agiscono come biocidi Per tutte le navi eccetto le piattaforme fisse o galleggianti, le FSUs e le FPSOs costruite prima del 1/1/2003 e che non sono state in un bacino di carenaggio dopo quella data	Non devono avere tali composti sugli scafi o sulle parti o superfici esterne o devono avere una copertura che formi una barriera su tali componenti in modo che i composti sottostanti non possano essere rilasciati	Dal 1° gennaio 2008

La Convenzione AFS prevede anche l'obbligo degli Stati parte di imporre sul loro territorio che la raccolta, la movimentazione, il trattamento e lo smaltimento dei residui derivanti dall'applicazione o dalla rimozione dei sistemi anti-vegetativi nocivi considerati dall'Allegato 1 avvenga in maniera ambientalmente sicura e compatibile, tenendo conto delle regole e standard internazionali applicabili (art. 5).

Una procedura specifica è stabilita, inoltre, per la modifica dell'Allegato 1 e l'eventuale assoggettamento di ulteriori sistemi anti-vegetativi alla Convenzione AFS (art. 6). Ogni Stato parte può avanzare una proposta in merito - contenente le informazioni richieste dall'Allegato 2 - all'IMO, che è tenuta a farla circolare ai membri dell'organizzazione, delle Nazioni Unite e delle sue agenzie specializzate nonché alle organizzazioni intergovernative che hanno accordi con l'IMO e alle organizzazioni non governative che vi hanno status consultivo. La proposta va discussa nell'ambito del Marine Environment Protection Committee dell'Organizzazione che decide inizialmente sulla necessità di eventuali approfondimenti in merito al sistema anti-vegetativo in questione. In caso di decisione positiva, il MEPC richiede allo Stato proponente una nuova proposta, di carattere maggiormente esaustivo e che contenga le informazioni richieste dall'Allegato 3. Al fine dell'esame della proposta, il comitato istituisce un "gruppo tecnico", che è tenuto a valutare (art. 6§4, lett. a):

- l'associazione tra il sistema anti-vegetativo e gli effetti negativi osservati,
- la riduzione del rischio potenziale che deriverebbe dalle misure di controllo proposte e da ogni altra misura,
- le informazioni disponibili sulla fattibilità tecnica delle misure di controllo proposte e l'efficacia dal punto di vista dei costi,
- altri effetti delle misure di controllo proposte sull'ambiente, la salute e la sicurezza nei cantieri, sui costi che ne derivano per il trasporto internazionale e altri settori rilevanti,
- la disponibilità di alternative e i loro rischi potenziali.

Il gruppo tecnico - o i gruppi tecnici, nel caso di più proposte concomitanti - presenta al MEPC un rapporto scritto sulla valutazione effettuata, integrato, tra l'altro, da una raccomandazione, sulla quale hanno diritto a decidere solo gli Stati parte (art. 6§4, lett. c)

e art. 7§4). Il comitato - che fa circolare il rapporto tra i soggetti coinvolti - decide se approvare la proposta di emendamento, inclusa ogni modifica apportata, tenendo in considerazione il rapporto (art. 6§5).

Ove - nelle decisioni del MEPC (art. 6§3) o del gruppo tecnico (art. 6§5) - venga riscontrata l'esistenza di una minaccia di danno serio o irreversibile, l'assenza della completa certezza scientifica non può essere utilizzata di per sé come motivazione per impedire la decisione.

Le eventuali nuove misure di controllo stabilite per altri sistemi anti-vegetativi dovranno essere applicate sulle navi dal momento del rinnovo del sistema anti-vegetativo in uso, ma comunque non oltre 60 mesi dalla sua precedente applicazione a meno che il MEPC dell'IMO non disponga altrimenti (art. 4§2).

Gli Stati parte sono tenuti a promuovere e facilitare la ricerca tecnico-scientifica e il monitoraggio degli effetti dei sistemi anti-vegetativi nonché la disponibilità, su richiesta di altri Stati parte, delle informazioni relative (art. 8).

La Convenzione AFS stabilisce, inoltre, il regime internazionale delle visite ispettive (*survey*) e della certificazione delle navi (art. 10 e Allegato 4).

Le navi di stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate impegnate in viaggi internazionali (escluse le piattaforme fisse o galleggianti, le FSUs e le FPSOs) devono possedere un certificato internazionale del sistema anti-vegetativo, l'*International Anti-fouling System Certificate*, rilasciato dall'Amministrazione della nave o - sotto la sua piena responsabilità - da ogni persona od organismo da essa debitamente autorizzato (Allegato 4, reg. 2). Il certificato, redatto secondo il modello di cui all'Appendice 1 dell'Allegato 4, cessa di avere validità se il sistema anti-vegetativo viene modificato o sostituito o se non è stato rilasciato in conformità alla convenzione o a seguito del trasferimento della nave sotto la bandiera di un altro Stato (Allegato 4, reg. 4).

Le navi di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate ma di lunghezza pari o superiore a 24 metri che siano impegnate in viaggi internazionali (escluse le piattaforme fisse o galleggianti, le FSUs e le FPSOs) devono essere provviste di una Dichiarazione sul sistema antivegetativo - *Declaration on Anti-fouling System* - redatta sulla base del modello di cui all'Appendice 2 dell'Allegato 4, firmata dall'armatore o da un suo agente autorizzato e corredata dall'appropriata documentazione di sostegno (Allegato 4, reg. 5).

Al fine del rilascio del certificato, le navi sono soggette a visite ispettive (*survey*) - una visita iniziale prima del rilascio e visite ulteriori quando il sistema anti-vegetativo venga modificato o sostituito - dirette ad assicurare che il sistema adottato dalla nave è pienamente conforme alle disposizioni della Convenzione (Allegato 4, reg. 1).

Su richiesta dell'Amministrazione, le visite e il rilascio del certificato possono anche essere effettuate dal Governo di un altro Stato parte. In questo caso, il certificato ha la medesima forza ed è pienamente riconosciuto dagli altri Stati parte. Nessun certificato può essere rilasciato ad una nave battente bandiera di uno Stato non Parte (Allegato 4, reg. 3).

I *surveys* sono effettuati da funzionari debitamente autorizzati dall'Amministrazione

della nave, tenendo in considerazione le linee guida sviluppate dall'IMO (vedi *infra* attuazioni internazionali). L'Amministrazione può anche incaricare allo scopo degli ispettori nominati o degli organismi riconosciuti che corrispondano alle linee guida e alle specifiche adottate dall'IMO sulla materia (vedi *infra* attuazioni internazionali) e a cui siano stati conferiti adeguati poteri (come minimo: la capacità di imporre ad una nave la conformità all'Allegato 1 e di condurre i *surveys* su richiesta delle autorità di uno Stato del porto).

Ove, nel corso di una visita, si riscontrino delle difformità tra il sistema anti-vegetativo della nave e i dettagli del certificato o della dichiarazione o i requisiti della convenzione, l'ispettore deve assicurarsi che venga intrapresa una azione correttiva notificando senza indugio l'Amministrazione. In mancanza di azione correttiva, l'Amministrazione deve essere immediatamente informata e deve far sì che il certificato non venga rilasciato o venga ritirato (Allegato 4, reg. 1§4, lett. c). Ove la nave sia in un porto di un altro Stato parte le autorità competenti di quest'ultimo devono essere informate e sono tenute a fornire ogni possibile assistenza.

Per quanto riguarda il controllo dello Stato del porto la Convenzione AFS disciplina le ispezioni sulle navi e la rilevazione delle sue violazioni (art. 11). In linea di principio, le ispezioni debbono limitarsi a:

- verificare che, ove richiesto, sia presente a bordo un certificato o una dichiarazione sul sistema anti-vegetativo valida e/o
- un veloce prelievo del sistema anti-vegetativo che non intacchi l'integrità, la struttura o l'operatività del sistema stesso, tenendo conto delle linee guida sviluppate dall'organizzazione (vedi *infra* attuazioni internazionali). I tempi necessari ad eseguire le analisi dei campioni non possono essere addotti come motivi per impedire il movimento della nave.

Solo ove vi siano fondati motivi per ritenere che la nave sta violando la Convenzione AFS può essere eseguita una ispezione completa, da svolgere secondo le linee guida sviluppate dall'IMO. Lo Stato dovrà altresì uniformarsi al principio dell'ingiustificata detenzione o ritardo delle navi (art. 13) che impone di fare ogni sforzo per evitare che una nave venga trattenuta o il suo cammino ritardato senza giustificazione, potendo richiedere, in caso contrario, un risarcimento per ogni perdita o danno sofferto.

Infine, è stabilito l'obbligo dell'Amministrazione della nave di istituire un sistema di divieti e sanzioni per le violazioni della Convenzione AFS che sia adeguatamente severo da avere un effetto deterrente (art. 12). Sull'Amministrazione grava anche l'obbligo di condurre indagini sulla violazione che sia stata riportata da una Parte e, in caso dell'avvio di un procedimento e della comminazione di sanzioni, di informarne la Parte stessa nonché l'IMO.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Attuazioni internazionali:

- "Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration", Risoluzione IMO A.739(18) e successive modifiche.
- "Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration", Risoluzione IMO A.789(19) e successive modifiche.
- "Guidelines for survey and certification of anti-fouling systems on ships", Risoluzione IMO MEPC.102(48).
- "Guidelines for brief sampling of anti-fouling systems on ships", Risoluzione IMO MEPC.104(49).
- "Guidelines for inspection of anti-fouling systems on ships", Risoluzione IMO MEPC.105(49).

Note

A livello comunitario il Regolamento (CE) n. 782/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, sul divieto dei composti organostannici sulle navi, mira a ridurre o ad eliminare gli effetti nocivi per l'ambiente marino e la salute umana provocati dai composti organostannici che agiscono come biocidi attivi nei sistemi antivegetativi. Esso si applica alle navi battenti la bandiera o operanti sotto l'autorità degli Stati membri e alle navi in entrata o in uscita dai porti comunitari, indipendentemente dalla loro bandiera.

Testi su web

Il testo ufficiale in lingua inglese della AFS Convention è disponibile su alcuni siti governativi, in particolare:

Sul sito della *Maritime and Coast Guard Agency* del Regno Unito, all'indirizzo:
http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-environmental/mcga-dqs_qual_eq_environmental_quality/ds-eq-afs.htm

Sul sito dell'*Office of General Counsel* della *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) degli Stati Uniti d'America, all'indirizzo:
http://www.gc.noaa.gov/documents/afs-convention.pdf

Sul sito del Parlamento australiano, all'indirizzo:
http://www.aph.gov.au/house/committee/jsct/march2003/treaties/Antifouling-NIA.pdf

Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi

Londra, 13 febbraio 2004

Titolo ufficiale:	"International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments"
Denominazione abbreviata:	Ballast Water Management Convention - BWM Convention
Lingue:	Arabo, cinese, inglese, francese, russo, spagnolo
Depositario:	Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte:	20 Stati - Albania, Antigua & Barbuda, Barbados, Egypt, France, Kenya, Kiribati, Liberia, Maldives, Marshall Islands, Mexico, Nigeria, Norway, Saint Kitts and Nevis, Sierra Leone, South Africa, Spain, Sweden, Syrian Arab Republic, Tuvalu.
Entrata in vigore:	Non entrata in vigore. L'entrata in vigore è prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di 30 Stati, la cui flotta mercantile costituisca almeno il 35% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale. Ad oggi, la percentuale raggiunta è del 20,93%.
Ratifica dell'Italia:	Non ratificata.
Entrata in vigore per l'Italia:	Non in vigore.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della convenzione (art. 20) e svolge le attività ivi previste per l'esercizio di tale funzione (artt. 17-21).

In seno all'IMO gli Stati approvano le linee guida per l'attuazione di diverse disposizioni della convenzione (art. 5, e Annesso reg. A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3, D-4) (vedi *infra* attuazioni internazionali).

La convenzione prevede, inoltre, che l'organizzazione adotti raccomandazioni tese ad evitare, per quanto possibile, la caricazione sulle navi di acque contenenti organismi, agenti e sedimenti pericolosi (art. 2§8).

L'IMO svolge una rilevante funzione di raccolta e circolazione delle informazioni tra gli Stati parte relative, tra l'altro: alle esenzioni concesse alle navi (Annesso, reg. A-4), alle aree di giurisdizione dove sono poste misure ulteriori o dove è vietata la caricazione di acque di zavorra (Annesso, reg. C-3), alle strutture portuali di ricezione ritenute inadeguate (art. 5).

In alcuni casi, all'IMO è attribuita anche una funzione di approvazione di soluzioni tecniche che possono avere particolari ripercussioni ambientali: è il caso di quei sistemi di gestione delle acque di zavorra che vogliano utilizzare sostanze attive per il trattamento delle acque prima dello scarico in mare (Annesso, reg. D-3).

La convenzione individua nel Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO, l'organo responsabile dell'avvio, prima della data di applicazione degli standard, di una rivalutazione dello stato dell'arte delle tecnologie disponibili, nonché, periodicamente, degli effetti delle disposizioni della convenzione e di ogni aspetto trattato nell'Annesso (Annesso, reg. D-5).

Per sostenere i Paesi in via di sviluppo nei monitoraggi ambientali ai fini della convenzione, l'IMO fornisce, infine, supporto tecnico e consulenze specialistiche e coordina il Programma Globallast, *Global Ballast Water Management Programme*, una iniziativa congiunta GEF/UNDP/IMO.

Articolato e principali contenuti

La Convenzione BWM è composta da 22 articoli e da un annesso, che contiene gli standard per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.

L'Annesso è integrato da due appendici contenenti:

- il modello del Certificato internazionale di gestione delle acque di zavorra (Appendice 1),
- il modello del Registro delle acque di zavorra (Appendice 2).

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

Navi battenti la bandiera di uno Stato parte o che operano sotto la sua autorità (art. 3§1).

La convenzione non si applica (art. 3§2):

- alle navi che non sono progettate o costruite per trasportare acque di zavorra,
- alle navi di uno Stato parte che operano unicamente nelle acque sotto la sua giurisdizione, a meno che lo Stato decida altrimenti,

- alle navi di uno Stato parte che operano unicamente nelle acque sotto la giurisdizione di un altro Stato e previa l'autorizzazione di quest'ultimo,
- alle navi che operano esclusivamente tra le acque in una zona di giurisdizione di uno Stato parte e l'alto mare, a meno che lo Stato decida altrimenti,
- alle navi da guerra e ausiliarie e alle altre navi possedute o gestite da uno Stato mentre operano esclusivamente per un servizio governativo non-commerciale,
- alle acque di zavorra permanente in cisterne sigillate non soggette a scarico.

Per "nave" si intende ogni tipo di imbarcazione, in ogni modo operante nell'ambiente marino, e include aliscafi, mezzi a cuscino d'aria, sommergibili, mezzi galleggianti, piattaforme fisse o galleggianti, unità galleggianti di stoccaggio (*Floating Storage Units*, FSUs) e unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (*Floating Production Storage and Off-loading Units*, FPSOs) (art. 1§12).

A.2. Inquinanti considerati:

Gli organismi acquatici nocivi e gli agenti patogeni contenuti nelle acque di zavorra, definiti come gli organismi e agenti che, se introdotti nel mare (inclusi gli estuari) o all'interno di corsi d'acqua dolce, possono creare rischi per l'ambiente, la salute umana, le proprietà o le risorse o possono minacciare la biodiversità o interferire con altri usi legittimi di tali aree (art. 1§8).

Per "acque di zavorra" si intende l'acqua, e le sostanze in essa sospese, caricata a bordo di una nave per controllarne l'inclinazione, l'assetto, il pescaggio, la stabilità o le spinte (art. 1§2).

B) Principali disposizioni

La Convenzione BWM detta norme internazionali per il controllo dell'inquinamento derivante dalle acque di zavorra e dai sedimenti delle navi. A tal fine, gli Stati parte si impegnano a prevenire, minimizzare e, alla fine, eliminare il trasferimento in mare degli organismi acquatici e degli agenti patogeni nocivi attraverso il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti in esse contenuti, dando applicazione alle disposizioni della convenzione (art. 2§1).

Le principali definizioni ai sensi della convenzione sono contenute nell'art. 1. Tra queste, quella di "Amministrazione" della nave, con cui si intende il Governo dello Stato sotto la cui autorità la nave sta operando e, in particolare, il Governo dello Stato di bandiera. Per le piattaforme fisse e galleggianti impegnate nell'esplorazione o sfruttamento del sottofondo marino adiacente alla zona dove uno Stato esercita diritti sovrani per "Amministrazione" si intende il Governo di tale Stato costiero. Ulteriori definizioni sono fornite dalla reg. A-1 dell'annesso (vedi *infra*).

Oltre a dare piena applicazione ai requisiti della convenzione sulle proprie navi, gli Stati parte sono tenuti a sviluppare politiche, strategie e programmi nazionali per la gestione delle acque di zavorra nei loro porti e nelle acque sotto la loro giurisdizione che siano conformi alla convenzione e che promuovano il raggiungimento dei suoi obiettivi (art. 4).

L'Annesso alla Convenzione BWM disciplina gli standard per il controllo degli organismi nocivi e dei sedimenti nelle acque di zavorra (art. 4§1).

Tra le disposizioni generali (Sezione A, reg. 1-5), oltre alle definizioni ai fini della convenzione (reg. A-1), è stabilito il principio generale che lo scarico delle acque di zavorra deve essere effettuato, tranne ove altrimenti previsto, esclusivamente attraverso una Gestione delle acque di zavorra conforme all'annesso (reg. A-2).

Fanno eccezione (reg. A-3) i casi in cui:

- la caricazione o lo scarico delle acque sono necessari per assicurare la sicurezza della nave in emergenza o per salvaguardare la vita umana,
- l'ingresso e lo scarico accidentale delle acque deriva da un danno alla nave o al suo equipaggiamento, non intenzionale né dovuto a negligenza, e sono state prese tutte le precauzioni ragionevoli prima e dopo il danno per prevenire o minimizzare lo scarico,
- la caricazione e lo scarico sono finalizzati ad evitare o minimizzare gli incidenti inquinanti,
- la caricazione e lo scarico in alto mare conseguente riguardano le stesse acque di zavorra,
- lo scarico avviene nello stesso luogo dove le acque sono state interamente caricate e sempre che non vi sia stato un mescolamento con delle acque non gestite.

Esenzioni dall'applicazione della convenzione possono essere concesse dagli Stati parte nelle loro acque di giurisdizione ma solo per le navi che viaggiano tra porti specificati e che non mescolino le acque di zavorra con quelle di luoghi diversi, per un periodo non superiore a cinque anni e sulla base delle linee guida sulla valutazione dei rischi sviluppate dall'IMO (reg. A-4). Le amministrazioni delle navi possono inoltre stabilire equivalenze per le imbarcazioni da diporto inferiori a 50 metri di lunghezza e a 8 metri cubi di capacità di zavorra (reg. A-5).

I principali standard della Gestione delle acque di zavorra (Annesso, Sezione D) sono:

Tabella I

Regola	Standard della gestione delle acque di zavorra
Regola D-1	Scambio delle acque di zavorra: almeno il 95% del quantitativo volumetrico. Lo scambio va realizzato secondo le specifiche di cui alla reg. B-4 (vedi *infra*). Si considera equivalente a quanto sopra l'utilizzo del "pumping-through method" quando il pompaggio riguarda tre volte il volume di ogni cisterna
Regola D-2	Scarico in mare di acque di zavorra con le seguenti caratteristiche: meno di 10 organismi vitali per m3 di dimensioni =/> 50 micrometri, e, meno di 10 organismi vitali per ml di dimensioni < a 10 micrometri, e concentrazioni di alcuni indicatori microbici (*Vibrio cholerae*, *Escherichia coli*, *Intestinal Enterococci*) al di sotto delle soglie stabilite.

La Gestione che avvenga attraverso lo scambio delle acque di zavorra deve compiersi - tenendo in considerazione le linee guida dell'IMO - a una distanza superiore a 200 miglia marine dalla terra più vicina e a più di 200 m. di profondità (Annesso, reg. B-4). Ove il criterio della distanza non si possa rispettare, lo scambio deve svolgersi il più lontano possibile dalla terra più vicina e, in ogni caso, a più di 50 miglia marine da questa. In zone dove i criteri di distanza e di profondità non possono essere rispettati lo Stato del Porto può designare, in consultazione con altri Stati, delle aree dove si può svolgere lo scambio. I requisiti delle 200 miglia e dei 200 m. non possono giustificare la richiesta ad una nave di deviare dal suo viaggio o di ritardarlo.

Gli standard della Gestione delle acque di zavorra si applicano in maniera differenziata a seconda dell'età della nave e della capacità delle sue cisterne per la zavorra:

Tabella II

Età nave/capacità zavorra	Standard applicabile	Data di applicazione
Navi costruite prima del 2009 con zavorra tra 1.500 e 5.000 m^3	Reg. D-1 o D-2	Fino al 2014
	Almeno Reg. D-2	Dal 2014
Navi costruite prima del 2009 con zavorra <1.500 m3 o >5.000 m^3 Navi costruite tra il 2009 e il 2012 con zavorra >5.000 m3	Reg. D-1 o D-2	Fino al 2016
	Almeno Reg. D-2	Dal 2016
Navi costruite dopo il 2009 con zavorra <5.000 m^3 Navi costruite dopo il 2012 con zavorra > 5.000 m^3	Almeno Reg. D-2	

I sistemi di Gestione delle acque di zavorra che vengano adottati per soddisfare gli standard devono essere approvati dall'Amministrazione della nave tenendo in considerazione le linee guida dell'IMO. Nel caso tali sistemi siano basati sull'uso di sostanze attive essi devono essere approvati dall'IMO sulla base di una specifica procedura sviluppata dall'organizzazione (Annesso, reg. D-3). Sono previsti differimenti delle date di ottemperanza degli standard per le navi che partecipino a specifici programmi di sperimentazione di tecnologie di trattamento (Annesso, reg. D-4).

Requisiti speciali per la gestione delle acque di zavorra possono essere stabiliti, da uno o più Stati parte, per aree specifiche quando siano necessarie ulteriori misure per prevenire, ridurre o eliminare il trasferimento degli organismi acquatici nocivi o dei sedimenti (Annesso, Sezione C) (per le ipotesi di applicazione di questa disposizione al mare Adriatico, vedi *infra* Note). Nell'adottare tali misure aggiuntive, lo Stato o gli Stati parte debbono tener

conto delle linee guida dell'IMO e consultare preventivamente gli altri Stati interessati, comunicando all'organizzazione i particolari delle misure adottate (reg. C-1 e C-3).

Anche per quelle aree sotto la giurisdizione degli Stati parte dove - in ragione della prossimità di scarichi, della particolare torbidità, della povertà del flusso delle maree o della presenza di alghe nocive - uno Stato parte vieti la caricazione delle acque di zavorra, la Convenzione BWM impone di notificare ai marinai e all'IMO le coordinate dell'area e, ove possibile, aree alternative per la caricazione (Annesso, reg. C-2 e C-3).

In relazione ai sedimenti contenuti nelle acque e nelle cisterne della zavorra, la loro rimozione, il loro scarico in mare o il loro conferimento agli impianti a terra deve essere effettuato, ai sensi della convenzione, conformemente al Piano di gestione delle acque di zavorra della singola nave (vedi *infra*). Le navi che entrano in servizio a partire dal 2009 debbono inoltre essere progettate e costruite in modo tale da minimizzare la caricazione e l'intrappolamento non desiderato di sedimenti, facilitarne la rimozione e consentire un accesso sicuro per i controlli tenendo conto delle linee guida approvate dall'IMO (Annesso, reg. B-5).

La Convenzione BWM stabilisce, inoltre, l'obbligo per tutte le navi di avere a bordo ed applicare un Piano di gestione delle acque di zavorra, specifico per la singola nave, approvato dall'Amministrazione tenendo conto delle linee guida dell'IMO. Il Piano deve contenere, tra l'altro, le procedure di bordo della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti e individuare il personale di bordo responsabile delle operazioni (Annesso, reg. B-1). Ufficiali ed equipaggio sono tenuti a possedere la necessaria familiarità con i doveri relativi alla Gestione delle acque di zavorra e, in particolare, con il Piano (Annesso, reg. B-6).

E' inoltre stabilito l'obbligo di avere a bordo un Registro delle acque di zavorra, contenente come minimo le informazioni descritte nell'Appendice II dell'Annesso (Annesso, reg. B-2). Tutte le operazioni di bordo relative alla zavorra devono venire immediatamente annotate in maniera dettagliata e siglate dall'ufficiale responsabile. Il Registro deve essere reso disponibile per i controlli (reg. B-2).

Gli Stati parte si impegnano a dotare i porti e i terminali da loro designati dove avvengono i lavaggi o le riparazioni delle cisterne delle acque di zavorra di adeguate strutture di ricezione dei sedimenti che tengano in considerazione le linee guida sviluppate dall'IMO (art. 5).

La Convenzione BWM prevede, inoltre, l'impegno degli Stati a promuovere e facilitare la ricerca scientifica e tecnica sulla materia e a monitorare gli effetti della gestione delle acque di zavorra nelle loro acque di giurisdizione. Il monitoraggio include l'osservazione, la misura, il campionamento, la valutazione e l'analisi dell'efficacia di ogni tecnologia e metodologia utilizzata nonché degli impatti negativi causati dagli organismi. Ciascuno Stato parte si impegna, inoltre, a promuovere la disponibilità delle informazioni sui programmi scientifici e tecnologici nonché sull'efficacia della gestione delle acque di zavorra evidenziata dai monitoraggi (art. 6).

Gli Stati parte sono anche tenuti a fornire assistenza e cooperazione tecnica e tecnologica ai Paesi che la richiedano e nel caso di Stati con interessi comuni nella protezio-

ne di un'area, in particolare di quelli rivieraschi di mari chiusi e semi chiusi, si impegnano ad ampliare la cooperazione regionale sulla materia anche attraverso accordi regionali e lo sviluppo di procedure armonizzate (art. 13).

La Convenzione BWM stabilisce anche un regime internazionale delle visite ispettive (*survey*) e della certificazione delle navi in relazione alla gestione delle acque di zavorra che, tuttavia, non si applica alle misure più stringenti adottate a livello nazionale o ad aree specifiche (art. 7 e Annesso, Sezione E).

Le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 400 tonnellate - fatta eccezione per le piattaforme fisse e galleggianti, le FSUs e le FPSOs - sono tenute ad avere a bordo un Certificato internazionale di gestione delle acque di zavorra, l'*International Ballast Water Management Certificate*, che attesta la conformità ai requisiti della convenzione, redatto secondo il modello di cui all'Appendice I dell'Annesso (Annesso, reg. E-4). In linea generale, il periodo di validità del certificato non può superare i cinque anni; eventuali estensioni di validità sono espressamente disciplinate (Annesso, reg. E-5).

Il certificato è rilasciato, a seguito dell'esito positivo di una prima visita ispettiva, dall'Amministrazione o, sotto la sua piena responsabilità, da soggetti da questa debitamente autorizzati (Annesso, reg. E-2).

Su richiesta dell'Amministrazione della nave, le visite e il rilascio del certificato possono anche essere effettuate dal Governo di un altro Stato parte. In questo caso, il certificato ha la medesima forza ed è pienamente riconosciuto dagli altri Stati parte. Non può essere rilasciato un certificato ad una nave battente bandiera di uno Stato non Parte (Annesso, reg. E-3).

Il Certificato cessa di essere valido se la struttura, l'equipaggiamento, i sistemi, le sistemazioni e i materiali sono stati cambiati, sostituiti o riparati in maniera significativa e il certificato non è stato rilasciato in conformità con l'Annesso, o a seguito di trasferimento della nave sotto la bandiera di un altro Stato, o se i *survey* non sono completati nei periodi specificati o se il certificato non è rilasciato in conformità con l'Annesso (Annesso, reg. E-5§9).

Il rilascio del certificato è connesso alla conduzione di una serie di visite ispettive o *survey* che verificano, a diversi livelli di accuratezza, la conformità della nave con le disposizioni della convenzione (Annesso, reg. E-1).

Anche i *survey* sono condotti da funzionari dello Stato di bandiera o da organismi da questo riconosciuti, debitamente autorizzati e a cui siano stati conferiti i poteri adeguati (come minimo: la capacità di imporre riparazioni ad una nave e quella di condurre i *survey* su richiesta delle autorità di uno Stato del porto). Gli organismi devono rispondere alle linee guida dell'IMO in vigore (Annesso, reg. E-1§3 e 4). L'Amministrazione è comunque tenuta a garantire la completezza e l'efficienza delle verifiche (Annesso, reg. E-1§8).

In linea generale, è obbligatoria una visita iniziale - prima della entrata in servizio della nave o del rilascio del primo certificato - che assicuri che il Piano di gestione delle acque di zavorra ed ogni associata struttura, equipaggiamento, sistema, allestimento, sistemazione, materiale o procedura, siano pienamente conformi alle disposizioni della Convenzione BWM. Sono anche previste delle visite periodiche (intermedie, in collega-

mento con il rinnovo dei certificati, annuali e aggiuntive nel caso di modifiche alla nave, Annesso, reg. E-1§1).

Ove, nel corso di una visita, si riscontrino delle difformità sostanziali tra la Gestione delle acque di zavorra di una nave e quanto riportato nel certificato o condizioni tali che la nave, riprendendo il mare, minaccerebbe di danneggiare l'ambiente marino, la salute umana, le proprietà o le risorse, il verificatore o l'organizzazione deve assicurarsi che venga posta in essere una azione correttiva. Se la nave è nel porto di uno Stato parte, le autorità dello Stato del Porto debbono essere immediatamente informate (Annesso, reg. E-1§6).

Per quanto riguarda le ispezioni dello Stato del Porto (art. 9), queste devono essere condotte da funzionari debitamente autorizzati. In principio le ispezioni debbono limitarsi a verificare la presenza a bordo di un certificato valido, ispezionare il Ballast Water Record Book e/o effettuare un campionamento delle acque di zavorra, secondo le linee guida dell'IMO, senza che i tempi per le analisi possano essere utilizzati per ritardare o detenere ingiustificatamente la nave. Ispezioni più approfondite possono essere effettuate solo quando la nave non abbia un certificato valido o vi siano fondati motivi per ritenere che le condizioni della nave o dell'equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai particolari del certificato o il comandante o l'equipaggio non conoscono le procedure essenziali di bordo relative alla gestione delle acque di zavorra o non le hanno attuate. In questi casi, lo Stato può compiere i passi necessari affinché la nave non scarichi le acque di zavorra fino a che sia possibile farlo senza rappresentare una minaccia di danno all'ambiente marino, la salute umana, le proprietà e le risorse del mare (art. 9§2 e, per ulteriori azioni, art. 10§3).

Ogni violazione riscontrata nel corso di un'ispezione deve essere notificata alla nave, all'organizzazione responsabile del rilascio del certificato e l'Amministrazione della nave deve essere informata per iscritto di tutte le circostanze rilevanti. Ove la nave prosegua il suo cammino, lo Stato del porto deve informare anche il successivo porto di destinazione (art. 11).

Si applica alle ispezioni il principio del ritardo ingiustificato delle navi secondo il quale ogni sforzo possibile deve essere compiuto per evitare che una nave venga ingiustificatamente trattenuta o ritardata spettandole, in caso contrario, il diritto a un risarcimento per il danno sofferto (art. 12).

Gli Stati parte sono infine tenuti a cooperare nel riscontrare le violazioni dei requisiti della convenzione e a stabilire sanzioni nella loro giurisdizione adeguate ad avere un effetto deterrente (art. 8). In caso di violazione, gli Stati possono avviare un procedimento secondo il diritto nazionale o fornire all'Amministrazione della nave le informazioni e le prove circa la violazione riscontrata (art. 8§2).

Quando l'Amministrazione della nave viene informata di una violazione, deve avviare un'indagine e può richiedere allo Stato parte che l'ha riscontrata elementi di prova aggiuntivi. Se ritiene le prove sufficienti, deve avviare un procedimento e informare lo Stato e l'IMO di ogni azione intrapresa. Se, entro un anno dal momento in cui è stata informata, l'Amministrazione della nave non ha preso alcun provvedimento ne deve informare lo Stato parte che ha riscontrato la violazione (art. 8§1).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

Nessun emendamento

Attuazioni internazionali:

- "Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens", Risoluzione IMO A.868(20).
- "Future work by the Organization pertaining to the International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments", Risoluzione n. 1 della International conference on ballast water management for ships, documento IMO BWM/CONF/37.
- "The use of decision-making tools when reviewing the standards pursuant to Regulation D-5", Risoluzione n. 2 della International conference on ballast water management for ships, documento IMO BWM/CONF/37.
- "Promotion of Technical Co-operation and assistance", Risoluzione n. 3 della International conference on ballast water management for ships, documento IMO BWM/CONF/37.
- "Review of the Annex to the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments", Risoluzione n. 4 della International conference on ballast water management for ships, documento IMO BWM/CONF/37.
- "Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration", Risoluzione IMO A.739(18) e successive modifiche.
- "Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration", Risoluzione IMO A.789(19) e successive modifiche.
- "Programme for development of the guidelines for uniform implementation of the Ballast Water Convention", Documento IMO MEPC 51/22, Annex 1.
- "Recommendations for the conduct of the review of the status of ballast water management technologies set by regulation D-5 of the Ballast Water Convention taking into account of conference resolutions 2 and 4", Documento IMO MEPC 51/22, Annex 2.
- "Guidelines for ballast water management equivalent compliance (G3)", Risoluzione IMO MEPC.123(53).
- "Guidelines for ballast water exchange (G6)", Risoluzione IMO MEPC.124(53).
- "Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes (G10)", Risoluzione IMO MEPC.140(54).
- "Guidelines for ballast water exchange design and construction standards (G11)", Risoluzione IMO MEPC.149(55).
- "Guidelines on design and construction to facilitate sediment control on ships (G12)", Risoluzione IMO MEPC.150(55).
- "Guidelines on designation of areas for ballast water exchange (G14)", Risoluzione

IMO MEPC.151(55).

- "Guidelines for sediment reception facilities (G1)", Risoluzione IMO MEPC.152(55).
- "Guidelines for ballast water reception facilities (G5)", Risoluzione IMO MEPC.153(55).
- "Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4)", Risoluzione IMO MEPC.127(53).
- "Guidelines for additional measures regarding ballast water management including emergency situations (G13)", Risoluzione IMO MEPC.161(56).
- "Guidelines for risk assessment under Regulation a-4 of the BWM convention (G7)", Risoluzione IMO MEPC.162(56).
- "Guidelines for ballast water exchange in the Antarctic Treaty area", Risoluzione IMO MEPC.163(56).
- "Procedure for approval of ballast water management systems that make use of active substances (G9)", Risoluzione IMO MEPC.169(57).
- "Guidelines for ballast water sampling (G2)", Risoluzione IMO MEPC.173(58).
- "Guidelines for approval of ballest water management systems (G8)", Risoluzione IMO MEPC.174(58).
- "Information reporting on type approved ballast management system", Risoluzione IMO MEPC.175(58).

Note

Nella Convenzione BWM è stabilito un generale dovere di cooperazione tra gli Stati nel far fronte alle minacce e ai rischi per gli ecosistemi marini e la biodiversità al di là dei limiti della giurisdizione nazionale (art. 2§9) e nei mari chiusi e semi-chiusi (art. 13). Su questa base e attraverso le disposizioni relative alle misure ulteriori di protezione per aree specifiche (Annesso, reg. C-1) sono in corso di elaborazione misure per l'area del Mare Adriatico, in ragione della sua elevata vulnerabilità ambientale ed economica, da parte degli Stati rivieraschi, in particolare Italia, Croazia e Slovenia.

Testi su web

Il testo della Convenzione BWM è disponibile sul sito del progetto Tematea, banca dati modulare degli accordi internazionali sulla biodiversità, sviluppato da UNEP-WCMC e IUCN-ELC.
http://www.tematea.org/?q=node/178

Il testo ufficiale della Convenzione BWM si può acquistare tramite il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale:
http://www.imo.org

Convenzione internazionale per il riciclaggio sicuro e ambientalmente compatibile delle navi

Hong Kong, 15 maggio 2009

Titolo ufficiale: "Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009"

Denominazione abbreviata: Hong Kong SRC 2009

Lingue: Arabo, cinese, inglese, francese, russo, spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: Nessuno. Il testo della convenzione è stato firmato da 56 Stati, tra cui l'Italia.

Entrata in vigore: Non entrata in vigore. L'entrata in vigore della convenzione è prevista 24 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di 15 Stati la cui flotta mercantile costituisca almeno il 40% della flotta mondiale e il cui volume annuale massimo di riciclaggio nei dieci anni precedenti sia stato complessivamente non inferiore al 3% del tonnellaggio lordo della loro flotta (art. 17).

Ratifica dell'Italia: Non ratificata.

Entrata in vigore per l'Italia: Non entrata in vigore.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della convenzione e svolge le attività collegate all'esercizio di tali funzioni (art. 20).

Ai sensi della convenzione, l'IMO inoltre adotta linee guida su molteplici aspetti legati alla sua attuazione, tra i quali: la redazione degli inventari dei materiali pericolosi e le

corrispondenti verifiche dell'Amministrazione (Annesso, reg. 5§1, 5§2, 5§3, 5§4); il rilascio del Certificato internazionale sull'inventario dei materiali pericolosi (Annesso, reg. 11§1) e del Certificato internazionale di *ready for recycling* (Annesso, reg. 11§11) e le relative visite ispettive; i Piani di riciclaggio delle navi (Annesso, reg. 9); le procedure e i sistemi di gestione adottati dagli impianti di riciclaggio delle navi per la prevenzione dei rischi per la salute dei lavoratori e per la popolazione vicina nonché per la prevenzione e minimizzazione delle conseguenze ambientali (Annesso, reg. 17 e reg. 19); gli eventuali *audit schemes* cui sottoporre gli impianti stessi (Annesso, reg. 15§3).

Nell'IMO, il Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (Marine Environment Protection Committee - MEPC) è competente per la discussione di emendamenti alle appendici 1 e 2 dell'Annesso, che individuano le liste dei materiali pericolosi. Le proposte di emendamento vanno trasmesse dall'IMO alle Nazioni Unite e alle sue agenzie specializzate nonché alle organizzazioni intergovernative e non governative cui ha conferito *status* consultivo o con cui ha stabilito accordi (Annesso, reg. 6).

Infine, la convenzione richiama anche il lavoro di altre organizzazioni internazionali: gli Stati parte nell'implementarne i requisiti devono infatti tenere in considerazione le norme, le raccomandazioni e le linee guida sviluppate dall'*International Labour Organization* (ILO) nonché quelle adottate nell'ambito della Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e la loro eliminazione (Annesso, reg. 3).

Articolato e principali contenuti

Il testo della convenzione è composto da 21 articoli e da un annesso che comprende 24 regole e 7 appendici. Le appendici contengono:

- l'elenco dei materiali pericolosi e le misure di controllo previste (Appendice 1);
- l'elenco minimo delle voci da includere nell'Inventario dei materiali pericolosi delle navi (Appendice 2);
- il modello del Certificato internazionale sull'inventario dei materiali pericolosi della nave (Appendice 3);
- il modello del Certificato internazionale di *ready for recycling* della nave (Appendice 4);
- il modello di autorizzazione degli impianti di riciclaggio delle navi (Appendice 5);
- il modello del Rapporto sull'avvio programmato del riciclaggio della nave (Appendice 6);
- il modello della Dichiarazione di completamento del riciclaggio della nave (Appendice 7);

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

La SRC 2009 si applica alle navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate che battono la bandiera di uno Stato parte o che operano sotto la sua autorità e agli impianti di riciclaggio delle navi che operano sotto la giurisdizione di uno Stato parte. Non si appli-

ca alle navi che operano durante tutta la loro vita in acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato di bandiera (art. 3§1).

Per "nave" si intende ogni tipo di imbarcazione che opera o ha operato in ogni modo nell'ambiente marino inclusi i sommergibili, i mezzi galleggianti, le piattaforme galleggianti, le piattaforme auto-sollevanti, le unità galleggianti di stoccaggio (Floating Storage Units - FSU), le unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (Floating Production Storage and Off-loading Units - FPSO) incluse le navi che sono state private degli equipaggiamenti o che sono rimorchiate (art. 2§7).

Per "impianto di riciclaggio" si intende un'area definita che costituisca un sito, un deposito o un impianto utilizzato per il riciclaggio delle navi (art. 2§11).

Per "riciclaggio della nave" si intende l'attività di smantellamento completo o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperarne le componenti e i materiali per rilavorarli e riutilizzarli, con attenzione a quelli pericolosi; la nozione include operazioni associate quali lo stoccaggio e il trattamento in loco di componenti e materiali, ma non il loro trattamento ulteriore né la loro eliminazione in impianti separati (art. 2§10).

L'area marittima di applicazione della SRC 2009 (art. 1§1, art. 3) è la Zona Economica Esclusiva di uno Stato parte istituita in conformità con il diritto internazionale o, nel caso uno Stato parte che non l'avesse istituita, un'area al di là e adiacente il mare territoriale determinata dallo Stato stesso che si estenda non oltre 200 miglia marine dalle linee di base da cui è misurato il mare territoriale.

A.2. Inquinanti considerati:

L'amianto, le sostanze dannose per l'ozono, i policlorobifenili (PCB), i sistemi antivegetativi - soggetti a misure di controllo (Appendice 1).

Ai fini dell'Inventario dei materiali pericolosi (Appendice 2): cadmio e suoi composti, cromo esavalente e suoi composti, piombo e suoi composti, mercurio e suoi composti, bifenili polibromurati (PBB), difenileteri polibromurati (PBDE), naftalene policlorurato, sostanze radioattive, alcune paraffine clorurate a catena corta.

B) Principali disposizioni

La SRC 2009 detta norme internazionali finalizzate al riciclaggio delle navi e riguardanti aspetti quali la progettazione, la costruzione, l'operatività, le visite ispettive *(survey)* e la certificazione delle navi. Attraverso l'attuazione delle sue disposizioni gli Stati parte si impegnano a prevenire, ridurre, minimizzare e, per quanto possibile, eliminare gli incidenti, i danni e gli altri effetti negativi sulla salute umana e l'ambiente provocati dal riciclaggio delle navi nonché di incrementare la sicurezza delle navi e la protezione della salute umana e dell'ambiente nel corso dell'intera vita operativa delle navi (art. 1).

A tal fine, l'annesso alla convenzione stabilisce sia requisiti per le navi (Capitolo 2) sia requisiti per gli impianti di riciclaggio delle navi (Capitolo 3).

I requisiti per le navi riguardano, in primo luogo, la loro progettazione, costruzione, operatività e manutenzione (Cap. 2, Parte A, reg. da 4 a 7). Gli Stati parte sono tenuti a proi-

bire o a restringere, sulle navi che battono la loro bandiera o che operano sotto la loro autorità nonché su quelle che si trovano nei loro porti, cantieri navali e di riparazione o nei terminali *offshore*, l'uso dei materiali pericolosi elencati nell'Appendice 1 (reg. 4): amianto, sostanze dannose per l'ozono, policlorobifenili (PCB), sistemi antivegetativi. Per ciascuna sostanza è identificata la corrispondente misura di controllo, stabilita dalla convenzione o mediante rinvio alle disposizioni di altre convenzioni internazionali.

Ciascuna "nave nuova" (definita nel Cap. 1, reg. 1§4) è tenuta ad avere a bordo un "Inventario dei materiali pericolosi" *(Inventory of Hazardous Materials)*. L'inventario deve essere specifico per ciascuna nave e deve contenere una Parte I che identifica i materiali pericolosi presenti sulla nave, di cui alle Appendici 1 e 2, il loro posizionamento e i loro quantitativi approssimativi nonché l'attestazione che essa è conforme alla reg. 4 (vedi *supra*) (reg. 5§1). L'Inventario va regolarmente aggiornato (reg. 5§3) e deve essere verificato dall'Amministrazione (come definita dall'art. 2§2) o dalle persone od organizzazioni da questa incaricate tenendo in considerazione le linee guida sviluppate dall'IMO. Prima del riciclaggio, l'Inventario dovrà incorporare una Parte II relativa ai rifiuti generati nel corso dell'operatività e una Parte III relativa ai depositi (reg. 5§4).

Norme particolari sono stabilite per l'inventario delle "navi esistenti" (definite dalla reg. 5§3) che devono conformarsi ai relativi obblighi entro 5 anni dall'entrata in vigore della convenzione (reg. 5§2).

Ulteriori requisiti devono essere soddisfatti in vista del riciclaggio della nave (Cap. 2, Parte B, reg. 8 e 9). Quest'ultimo può avvenire esclusivamente presso impianti che siano autorizzati, in conformità con la convenzione, ad eseguire tutte le operazioni previste dal Piano di riciclaggio della nave *(Ship Recycling Plan)* (reg. 8). Tale piano deve essere sviluppato per ciascuna nave dall'impianto stesso tenendo in considerazione le informazioni fornite dal proprietario della nave; il Piano di riciclaggio deve essere inoltre approvato, esplicitamente o tacitamente, dall'Autorità competente all'autorizzazione dell'impianto di riciclaggio (come definita dall'art. 2§3) (reg. 9).

Prima di procedere al riciclaggio le navi devono soddisfare alcuni obblighi: deve essere completato l'Inventario dei materiali pericolosi (reg. 8§5) e la nave deve essere certificata come "pronta per il riciclaggio" dall'Amministrazione o dall'organizzazione da questa riconosciuta (vedi *infra*) (reg. 8§6). Le "navi cisterna" devono arrivare all'impianto di riciclaggio con cisterne del carico e sale macchine pronte per la certificazione delle condizioni di "safe-for-entry" (i cui requisiti sono al Cap. 1, reg. 1§6), di "safe for hot work" (i cui requisiti sono al Cap. 1, reg. 1§7) o di entrambe, a seconda di quanto stabilito dallo Stato sotto la cui giurisdizione opera l'impianto (reg. 8§3). La "nave cisterna" è (Cap. 1, reg. 1§11) sia una nave petroliera come definita dall'Annesso I della Convenzione Marpol 73/78 (vedi scheda n. 6) sia una nave trasportante sostanze liquide nocive come definita dall'Annesso II della medesima convenzione (vedi scheda n. 7).

Il rispetto della conformità delle navi alle disposizioni della SRC 2009 è attestato attraverso il regime internazionale delle visite ispettive *(surveys)* e della certificazione stabilito nell'annesso (Cap. 2, Parte C, reg. da 10 a 14).

Tutte le navi cui si applica la convenzione sono tenute ad avere a bordo un Certificato internazionale sull'inventario dei materiali pericolosi *(International Certificate on Inventory of Hazardous Materials)* (reg. 11) redatto secondo il modello definito nell'Appendice 3 (reg. 13).

Il certificato attesta che la nave è stata oggetto delle visite ispettive previste le quali hanno evidenziato la piena conformità della Parte I dell'Inventario dei materiali pericolosi della nave alle disposizioni della convenzione. Sono esonerate dall'obbligo di possedere il certificato le navi esistenti sulle quali è stata svolta congiuntamente una visita iniziale e finale. Il certificato deve essere rilasciato dall'Amministrazione della nave o da una persona od organizzazione riconosciuta sulla base delle linee guida sviluppate dall'IMO. In linea generale, il periodo di validità del certificato non supera i cinque anni; la durata e le condizioni per l'estensione di validità del certificato sono espressamente disciplinate (reg. 11 e 14).

Inoltre, un *International Ready for Recycling Certificate* redatto secondo il modello definito nell'Appendice 4 (reg. 13) deve essere rilasciato dall'Amministrazione della nave, o da una persona od organizzazione riconosciuta allo scopo, a tutte le navi cui si applica la SRC 2009 a seguito di una visita ispettiva finale, tenendo conto dell'autorizzazione dell'impianto di riciclaggio nonché delle linee guida sviluppate dall'organizzazione (reg. 11§11). La durata del Certificato di *ready for recycling* non può essere superiore a 3 mesi ma può essere estesa ai fini del viaggio verso l'impianto di riciclaggio (reg. 14§5).

I certificati sono rilasciati o avallati da uno Stato parte o, sempre sotto la sua piena responsabilità, da persone od organismi debitamente autorizzati allo scopo e devono essere riconosciuti come aventi la medesima validità di quelli rilasciati o avallati da un altro Stato parte (reg. 11§12). Su richiesta dell'Amministrazione della nave, le visite e il rilascio o l'avallo dei certificati possono anche essere effettuate da un altro Stato parte, mentre nessun certificato può essere rilasciato ad una nave battente bandiera di uno Stato che non è Parte della Convenzione (reg. 12).

Le navi sono soggette ad una visita ispettiva iniziale - prima della messa in servizio o del rilascio del Certificato sull'inventario dei materiali pericolosi - diretta ad accertare la conformità della Parte I dell'Inventario della nave ai requisiti della convenzione. Inoltre, sono previste visite di rinnovo ad intervalli specificati dall'Amministrazione, comunque non superiori a 5 anni (reg. 10). Le navi sono anche soggette a visite aggiuntive - sia totali che parziali - su richiesta del proprietario, a seguito di una modifica della nave.

Prima che la nave sia messa fuori servizio e che il suo riciclaggio abbia inizio deve essere oggetto di una visita finale che attesti: che l'Inventario dei materiali pericolosi è conforme ai requisiti della SRC 2009; che il Piano di riciclaggio della nave riflette l'Inventario in maniera appropriata e include le informazioni sulla realizzazione, il mantenimento ed il monitoraggio delle condizioni di lavoro "safe-for-entry" e di "safe for hot work"; che l'impianto di riciclaggio possiede un'autorizzazione valida conforme alla convenzione (reg. 10§1.4).

Anche le verifiche ispettive sono condotte, sulla base delle linee guida sviluppate dall'IMO, da funzionari dell'Amministrazione della nave o da persone o organismi da questa riconosciuti, debitamente autorizzati e a cui siano stati conferiti adeguati poteri

(come minimo: la capacità di imporre riparazioni ad una nave e quella di eseguire le verifiche su richiesta delle autorità di uno Stato del porto Parte della convenzione, reg. 10§3). L'Amministrazione è comunque tenuta a garantire la completezza e l'efficienza delle verifiche (reg. 10§4).

La SRC 2009 stabilisce inoltre requisiti internazionali degli Impianti di riciclaggio delle navi (Cap. 3, reg. da 15 a 23).

Gli Stati parte sono infatti tenuti ad adottare i provvedimenti legislativi e regolamentari e gli standard necessari ad assicurare che tali impianti siano progettati e costruiti e che operino in modo sicuro ed ambientalmente compatibile, nonché a stabilire un regime di autorizzazione in conformità con le disposizioni della convenzione (reg. 15). Il regime può includere un *audit*, i cui risultati sono comunicati all'IMO, condotto dall'Autorità competente (come definita dall'art. 2§3) o da un organismo riconosciuto, secondo le linee guida sviluppate dall'IMO.

Gli Impianti di riciclaggio delle navi devono essere autorizzati dagli Stati parte, tenendo in considerazione le linee guida sviluppate dall'IMO. L'autorizzazione, la cui validità in generale non può superare i 5 anni, deve includere la verifica delle documentazioni richieste dalla convenzione nonché una ispezione dei luoghi dell'impianto. Ciascuno Stato parte deve comunicare all'IMO un punto di contatto sulla materia nonché le organizzazioni riconosciute ai fini dell'autorizzazione degli impianti e le loro specifiche responsabilità (reg. 16).

Gli Impianti di riciclaggio delle navi devono adottare dei sistemi di gestione, delle procedure e delle tecniche che non pongano rischi per la salute dei lavoratori o delle popolazioni nelle vicinanze dell'impianto e che prevengano, riducano, minimizzino e, nella misura possibile, eliminino gli effetti negativi sull'ambiente, tenendo in considerazione le linee guida sviluppate dall'IMO (reg. 17). Tali impianti, una volta autorizzati, possono accettare solo le navi che siano conformi alla convenzione o che ne soddisfino i requisiti e che siano state autorizzate al riciclaggio. Gli impianti devono rendere disponibili le documentazioni autorizzative al proprietario della nave che ne stia valutando il riciclaggio (reg. 17§2).

Gli impianti autorizzati devono preparare un Piano dell'impianto di riciclaggio della nave *(Ship Recycling Facility Plan)* che deve includere: una *policy* atta a garantire la sicurezza dei lavoratori e la protezione della salute umana e dell'ambiente, fissando degli obiettivi di minimizzazione ed eliminazione degli effetti negativi; un sistema per assicurare l'attuazione dei requisiti richiesti dalla convenzione e il raggiungimento degli obiettivi del Piano; l'identificazione di ruoli e responsabilità dei lavoratori nelle operazioni di riciclaggio; un programma di informazione e formazione dei lavoratori; un piano di preparazione e risposta alle emergenze; un sistema per monitorare le prestazioni dell'attività di riciclaggio; un sistema di registrazione dei dati che evidenzi come viene effettuato il riciclaggio della nave; un sistema adeguato a fare rapporto sugli scarichi, le emissioni, gli incidenti e gli infortuni nonché sugli infortuni, le malattie professionali, i danni e gli altri effetti negativi sui lavoratori (reg. 18).

Sulla base delle linee guida sviluppate dall'IMO gli impianti devono inoltre adottare ed utilizzare delle procedure atte a prevenire una serie di effetti negativi sulla salute umana e l'ambiente (reg. 19).

Gli impianti sono tenuti ad assicurare la rimozione sicura ed ambientalmente compatibile di ogni materiale pericoloso della nave certificato ai sensi della convenzione. In particolare, devono assicurare che tutti i materiali pericolosi individuati nell'inventario siano identificati, etichettati, impacchettati e rimossi nella misura massima possibile prima del taglio della nave (in particolare: liquidi, residui e sedimenti pericolosi; sostanze od oggetti contenenti metalli pesanti; vernici e coperture altamente infiammabili o che portano a rilasci tossici; amianto e materiali contenenti amianto; PCB e materiali contenenti PCB; CFCs e halon; altri materiali pericolosi non elencati e che non sono parte della struttura della nave). Gli impianti devono assicurare la gestione ambientalmente compatibile di tutti i materiali pericolosi e dei rifiuti rimossi dalla nave; i siti di eliminazione e di gestione dei rifiuti devono essere identificati e tutti i rifiuti generati vanno mantenuti distinti dai materiali e dagli equipaggiamenti riciclabili (reg. 20).

La SRC 2009 stabilisce anche i requisiti del Piano di preparazione e risposta alle emergenze (reg. 21), delle misure sulla sicurezza e la formazione dei lavoratori degli impianti autorizzati (reg. 22), dei rapporti sugli incidenti, gli infortuni, le malattie professionali e gli effetti cronici in grado di generare rischi per la sicurezza, la salute umana e l'ambiente (reg. 23).

Infine, in connessione con il riciclaggio della nave sono stabiliti alcuni obblighi di rapporto (Cap. 4, reg. 24 e 25). Il proprietario della nave è tenuto a notificare l'Amministrazione, a tempo debito e per iscritto, dell'intenzione di procedere al riciclaggio. Anche l'impianto che si prepara a ricevere una nave è tenuto a notificare a tempo debito e per iscritto alle Autorità competenti una serie di informazioni (reg. 24). Una volta che la nave ha acquisito *l'International Ready for Recycling Certificate*, l'impianto deve anche notificare la data programmata dell'avvio del riciclaggio, secondo il modello di rapporto definito nell'Appendice 6 (reg. 24§2). L'impianto è tenuto a compilare una Dichiarazione di completamento del riciclaggio *(Statement of Completion)*, parziale o totale, secondo il modello di cui all'Appendice *7*, e a trasmetterla all'Autorità competente che a sua volta ne invia copia all'Amministrazione che ha emesso l'*International Ready for Recycling Certificate* della nave (reg. 25)

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

Nessun emendamento

Attuazioni internazionali:

- "Guidelines for the development of the ship recycling plan", MEPC/Circ.419 del 12 novembre 2004

- "Promotion of the implementation of the IMO Guidelines on ship recycling (Assembly resolution A.962(23))", MEPC/Circ.467 del 26 luglio 2005
- "Amendments to the IMO Guidelines on ship recycling (Resolution A.962(23))", Risoluzione IMO A.980(24) del 1° dicembre 2005
- "Calculation of recycling capacity for meeting the entry-into-force conditions of the Hong Kong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships, 2009", Risoluzione IMO MEPC.178(59).
- "Guidelines for the development of the inventory of hazardous materials", Risoluzione IMO MEPC.179(59).

Testi su web

Il testo ufficiale della Hong Kong SRC 2009 è disponibile sul sito della Commissione europea, settore tematico ambiente:
http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/Convention.pdf

SEZIONE 3

La cooperazione e gli interventi degli Stati nelle emergenze inquinanti in mare

Nota introduttiva

SCHEDA 15:
Convenzione internazionale sull' intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da petrolio, 1969 (*Intervention* 1969)

SCHEDA 16:
Protocollo sull' intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da sostanze diverse dal petrolio, 1973 (*Intervention Protocol* 1973)

SCHEDA 17:
Convenzione internazionale sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi, 1990 (OPRC *Convention*)

SCHEDA 18:
Protocollo sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in caso di incidenti inquinanti da sostanze pericolose e nocive, 2000 (OPRC-HNS *Protocol*)

SCHEDA 19:
Convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti delle navi, 2007 (WRC 2007)

SCHEDA 20:
Protocollo per la cooperazione nella lotta contro l' inquinamento del mare Mediterraneo causato da petrolio e da altre sostanze pericolose in situazioni di emergenza, 1976 (*Mediterranean Emergency Protocol*)

SCHEDA 21:
Protocollo sulla cooperazione per la prevenzione dell' inquinamento da navi e, in situazioni di emergenza, la lotta all' inquinamento del mar Mediterraneo, 2002
(*Mediterranean Prevention and Emergency Protocol*)

Nota introduttiva

La Sezione 3 riunisce le schede relative agli accordi multilaterali - ad applicazione globale e di regione mediterranea - che contengono impegni internazionali degli Stati in relazione agli inquinamenti che derivano da incidenti marittimi, generalmente finalizzati a ridurne le conseguenze per l'ambiente, per gli interessi costieri e per gli altri usi del mare. La cooperazione internazionale sulla materia ha infatti sviluppato norme sugli aspetti della preparazione alle emergenze, delle risposte e degli interventi in mare.

I primi due accordi qui riportati disciplinano il potere di intervento degli Stati negli spazi di alto mare, differenziando il caso in cui dagli incidenti derivi un inquinamento da petrolio (*Intervention* 1969, scheda n. 15) o un inquinamento da sostanze nocive diverse dal petrolio (*Intervention Protocol* 1973, scheda n. 16). La legittimazione internazionale degli Stati costieri ad intervenire su incidenti avvenuti nell'alto mare è stata riconosciuta per la prima volta proprio da questi accordi. Tali norme sono particolarmente rilevanti per il Mediterraneo dove al di là del limite del mare territoriale, che quasi tutti i paesi hanno stabilito nelle 12 miglia dalle linee di base, il regime giuridico degli spazi marini del bacino rimane in gran parte quello dell'alto mare[1]. Infatti, com'è noto, solo in alcuni casi gli Stati rivieraschi hanno istituito le loro Zone Economiche Esclusive[2] o zone volte ad esercitare parzialmente i "diritti" e la "giurisdizione" in queste riconosciuta (riserve di pesca[3] o zone di protezione ecologica[4]).

La Sezione 3 prosegue con le schede dei due principali accordi globali in materia di preparazione, risposta e cooperazione degli Stati in caso di emergenze marittime che generino un inquinamento da idrocarburi (OPRC *Convention*, scheda n. 17) o un inquinamento da sostanze pericolose e nocive (OPRC-HNS *Protocol*, scheda n. 18). In tali accordi gli Stati si sono impegnati ad una serie di comportamenti ed azioni per fronteggiare le emergenze inquinanti e per ridurne gli impatti. Gli Stati parte sono tenuti ad organizzare in via preventiva dei veri e propri sistemi nazionali di preparazione e risposta, comprendenti piani di emergenza e mezzi operati-

[1] *Sullo stato delle delimitazioni marittime vedi la sezione "Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation" del sito web della DOALOS/UN: http://www.un.org/Depts/los/index.htm.*

[2] *La conformazione del Mediterraneo è tale che ove tutti gli Stati rivieraschi estendessero la propria giurisdizione alle loro Zone Economiche Esclusive nei limiti previsti dal diritto del mare (200 miglia marine dalle linee di base) verrebbe di fatto eliminato l'alto mare. Diversi paesi hanno adottato norme in materia di ZEE ma raramente vi hanno dato piena applicazione (tra gli altri: il Marocco nel 1981, la Croazia nel 1994, Cipro nel 2004). Cfr. anche T. Scovazzi, "The legal conditions of Mediterranean waters" in T. Scovazzi (ed.), Marine Specially Protected Areas, The Netherlands, 1999, pp. 47-54.*

[3] *Quattro Stati rivieraschi hanno istituito zone di riserva di pesca o di protezione della pesca al di là delle loro acque territoriali: la Tunisia (1951), generando la nota contesa con l'Italia sul Mammellone; Malta (1978); l'Algeria (1994); la Spagna (1997).*

[4] *Cfr. per la Francia la loi n. 2003-346 del 15 aprile 2003; per l'Italia cfr. la legge 8 febbraio 2006, n. 61 "Istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale" in G.U. n. 52 del 3.3.2006. Di recente sul tema vedi: A. Del Vecchio Capotosti, "In Maiore Stat Minus: A Note on the EEZ and the Zones of Ecological Protection in the Mediterranean Sea" in Ocean Development & International Law, Vol. 39, n. 3, luglio 2008.*

vi di intervento nonché ad imporre alle proprie navi, porti e impianti alcuni obblighi (essenzialmente, di predisporre piani anti-inquinamento e di notificare incidenti o inquinamenti).

Impegni analoghi sono contenuti nei due accordi regionali sulle emergenze nel mar Mediterraneo le cui schede chiudono la presente sezione (l'*Emergency Protocol* del 1976, scheda n. 20 e il *Prevention and Emergency Protocol* del 2000, scheda n. 21), nel più recente dei quali la cooperazione tra gli Stati rivieraschi si è estesa, come si vedrà, al diverso aspetto della prevenzione dell'inquinamento da navi.

Sempre a livello globale, ad arricchire gli aspetti trattati dalla cooperazione internazionale in relazione alle conseguenze degli incidenti inquinanti è intervenuta di recente la Convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti delle navi (WRC 2007) che stabilisce norme dirette a facilitare tali rimozioni quando i relitti in questione siano considerati a vario titolo pericolosi (scheda n. 19).

La risposta alle emergenze inquinanti negli accordi multilaterali ad applicazione globale. Nel 1967, l'incidente della petroliera *Torrey Canyon* evidenziò l'insufficienza degli strumenti giuridici allora esistenti a contemperare il principio della libertà dell'alto mare con la difesa degli altri interessi che potevano essere danneggiati da un inquinamento legato ad un incidente. La petroliera, che batteva bandiera liberiana, si incagliò nel Canale della Manica generando il versamento in mare di oltre 33.000 tonnellate di carico. L'incidente, avvenuto in acque internazionali, e la decisione del Regno Unito di bombardare la nave per limitare i danni dell'inquinamento, che peggiorò la situazione, generarono una forte incertezza sul piano del diritto internazionale. Il dibattito che si aprì nella comunità internazionale si orientò verso la ricerca di un consenso sulla legittimazione degli Stati all'intervento nell'alto mare a difesa degli interessi costieri in caso di una emergenza inquinante.

Due anni dopo l'incidente, venne firmata la Convenzione sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da petrolio, la cui scheda apre questa sezione del volume (scheda n. 15). La convenzione riconosce e precisa il potere dello Stato costiero di intervenire su una nave straniera nell'alto mare in caso di incidente che generi un inquinamento da petrolio, una eccezione rispetto alla libertà dell'alto mare. La possibilità di intervento è condizionata dall'esistenza di un danno grave e imminente che minacci le attività marittime e portuali o gli altri interessi dello Stato che interviene (specificamente, la pesca, il turismo e le esigenze di conservazione della vita marina e selvatica). L'intervento dello Stato costiero deve essere proporzionato alla situazione, ai danni attuali e potenziali e all'efficacia delle misure adottate, pena il risarcimento dei danni. Nel 1973, un protocollo ha esteso le disposizioni della convenzione agli inquinamenti da sostanze pericolose diverse dal petrolio (scheda n. 16). La legittimazione all'intervento nell'alto mare è stata successivamente ribadita dalla Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare[5].

Nel 1989 un altro grave incidente, l'incagliamento della petroliera *Exxon Valdez*, provocò il rilascio nel mare dell'Alaska di circa 30.000 tonnellate di greggio stimolando la

[5] *La convenzione, firmata a Montego Bay nel 1982 ed entrata in vigore nel 1994, contiene anche norme quadro in materia di intervento, cooperazione e assistenza in caso di incidenti inquinanti. Si segnalano, in particolare, le seguenti disposizioni: art. 94§7 - Duties of the flag State (nell'alto mare); art. 192 - General obligation (in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino); art. 194 - Measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment; art. 198 - Notification of imminent or actual damage; art. 199 - Contingency plans against pollution; art. 202 - Scientific and technical assistance to developing States; art. 203 - Preferential treatment for developing States; art. 221 - Measures to avoid pollution arising from maritime casualties. La convenzione è stata ratificata dall'Italia con Legge 2 dicembre 1994, n. 689 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dell'Accordo di applicazione della Parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994" in S.O. alla G.U. n. 295 del 19.12.1994.*

negoziazione delle norme globali di cui alla Convenzione sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi (OPRC *Convention*, scheda n. 17)[6]. La convenzione tratta della capacità degli Stati di rispondere, singolarmente e attraverso la collaborazione internazionale, agli incidenti inquinanti e di minimizzarne gli impatti. Le sue disposizioni - insieme a quelle del OPRC-HNS *Protocol* che copre gli inquinamenti da sostanze pericolose e nocive (scheda n. 18) - impegnano gli Stati parte ad organizzare un vero e proprio sistema nazionale di risposta che includa l'approvazione di un piano nazionale di emergenza anti-inquinamento, la disponibilità di appositi sistemi di comunicazione, l'individuazione di autorità competenti all'intervento costantemente raggiungibili nonché la disponibilità di mezzi operativi e dotazioni per far fronte ai versamenti in mare. Ai fini della preparazione e della risposta agli incidenti inquinanti gli Stati sono inoltre tenuti a far sì che le proprie navi, impianti e porti predispongano appositi piani di emergenza e notifichino senza indugio eventuali incidenti o inquinamenti osservati.

Sullo sfondo di questo nuovo e più ampio approccio al tema delle emergenze è il ruolo positivo dello Stato, caratteristico dello sviluppo delle concezioni di *welfare State* fino agli anni '90, insieme alla rilevanza internazionale assunta dalle tematiche e dai principi ambientali. Infatti, i preamboli degli accordi sulle emergenze fanno riferimento a concetti maturati nel campo del diritto internazionale dell'ambiente: ad esempio, la OPRC *Convention* afferma l'importanza delle misure precauzionali e della prevenzione al fine di evitare l'inquinamento da idrocarburi e si richiama al "principio chi inquina paga quale principio generale di diritto internazionale dell'ambiente"[7].

Molto di recente, la cooperazione tra gli Stati ha disciplinato a livello globale un ulteriore aspetto connesso alle emergenze e agli incidenti, quello del recupero e della rimozione dei relitti delle navi considerati pericolosi, stabilendo impegni internazionali che riguardano, tra l'altro, obblighi assicurativi: è del 2007 la Convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti delle navi (scheda n. 19), non ancora entrata in vigore.

La cooperazione internazionale tra gli Stati per l'attuazione delle convenzioni globali riportate nella sezione si svolge primariamente nell'ambito dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) cui gli accordi stessi affidano rilevanti funzioni[8]. L'IMO viene informata degli incidenti nonché degli interventi e delle misure adottate dagli Stati per farvi fronte. Inoltre, l'IMO cura e facilita la formazione e l'approfondimento sulle tecniche di risposta agli inquinamenti e sostiene l'assistenza tecnica internazionale ai Paesi in via di sviluppo. Attraverso gruppi *ad hoc* costituiti in seno al suo Comitato permanente per la protezione dell'ambiente marino (MEPC), gli Stati discutono e approvano le linee guida, i manuali e gli altri strumenti che sostengono l'attuazione internazionale degli accordi[9]. Giova ricordare, peraltro, che l'organizzazione svolge anche un rilevante ruolo di coordinamento con il parallelo sistema internazionale delle convenzioni sulla responsabilità e il risarcimento dei danni, le cui strutture hanno sede a Londra[10].

---

[6] *Sulla scia di questo incidente si concludono anche le norme internazionali sull'obbligo di doppio scafo per le navi nuove di cui all'Annesso I della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 6).*

[7] *OPRC Convention, Preambolo, settimo paragrafo. Analoga affermazione è nell'OPRC-HNS Protocol, Preambolo, quarto paragrafo.*

[8] *Cfr. parti relative all'"Organizzazione internazionale di riferimento" e alle "Principali modifiche e attuazioni internazionali" delle schede n. 15, n. 16, n. 17, n. 18 e n. 19.*

[9] *Cfr. "Principali modifiche e attuazioni internazionali" delle schede n. 16 e n. 17.*

[10] *Gli accordi in tema di responsabilità e risarcimento dei danni non sono stati compresi nel presente volume. Per approfondire i principali strumenti internazionali in vigore sulla materia e il loro funzionamento si rinvia ai siti web dell'IMO (http://www.imo.org) e dell'International Oil Pollution Compensation Fund (http://www.iopcfund.org).*

La cooperazione regionale nel Mediterraneo, dalle emergenze alla prevenzione dell'inquinamento da navi. Prima che a livello globale, la cooperazione internazionale in materia di preparazione e risposta alle emergenze si è sviluppata a livello regionale[11] e, in particolare, nel Mediterraneo. Le caratteristiche del mar Mediterraneo - dove oltre il 50% delle acque è a meno di 100 km dalla costa - e la sua particolare vulnerabilità ambientale - data, fra l'altro, dall'essere un mare semi-chiuso a lento ricambio delle acque - fanno sì che eventi inquinanti particolarmente gravi, ovunque si verifichino, possano facilmente danneggiare l'ambiente, le coste e gli interessi connessi di più Stati. D'altra parte, le notevoli diversità economiche, politiche e sociali dei paesi rivieraschi si traducono in una minore capacità complessiva di fronteggiare le emergenze, in un bacino intensamente utilizzato dal traffico internazionale. In questo quadro, la cooperazione tra i paesi costieri è vieppiù necessaria per tutelare un interesse a loro comune.

Per dare un'idea sommaria dell'esposizione al rischio da incidente del bacino mediterraneo basta ricordare che esso rappresenta una delle rotte di traffico più affollate al mondo[12]. Nei suoi porti si concentra il 15% del totale mondiale delle chiamate delle navi, transita il 10% del tonnellaggio della flotta mondiale e si realizza il 19% del volume del commercio mondiale. Il mare Mediterraneo è anche una delle principali rotte di transito del commercio internazionale: nel 2006 hanno attraversato il bacino - senza chiamare alcun porto - circa 10.000 navi, di dimensioni in media tre volte superiori a quelle che vi operano. L'80% delle navi in transito è registrata in Stati non rivieraschi. Il 18% del trasporto mondiale di petrolio grezzo usa il Mediterraneo, percentuale in forte aumento nei prossimi anni in ragione delle nuove rotte di approvvigionamento del petrolio proveniente dal Caspio e dai porti del Mediterraneo orientale. Complessivamente, si stimano nei prossimi 10 anni incrementi del 18% delle attività di navigazione nel bacino e del 23% degli attraversamenti in transito.

Nel 1976, grazie alla cooperazione promossa dal *Regional seas programme* dell'UNEP, gli Stati rivieraschi hanno firmato a Barcellona, contestualmente alla Convenzione per la protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento, di carattere quadro, anche due protocolli sugli inquinamenti legati alla navigazione marittima: il Protocollo sul *dumping* di rifiuti dalle navi e aeromobili (scheda n. 3) e il Protocollo sulla cooperazione e la lotta agli inquinamenti in caso di emergenza *(Emergency Protocol,* scheda n. 20). Sono poi seguiti ulteriori protocolli alla convenzione quadro, in materia di inquinamento da fonti e attività terrestri[13], di aree marine protette[14], di inquinamento da esplorazione e sfruttamento della piattaforma continentale[15], di inquinamento legato al trasporto transfrontaliero di rifiuti[16] e, di recente, di gestione integrata della zona costiera[17].

Intorno alla metà degli anni '90, la Convenzione di Barcellona e alcuni di questi pro-

---

[11] *E' del 1969 l'"Agreement for Co-operation in dealing with Pollution of the North Sea by Oil".*

[12] *I dati di seguito riportati sono tratti da: REMPEC/Euro-Mediterranean Partnership/Safemed, "Study on maritime traffic flows in the Mediterranean Sea", Final report - Unrestricted version, luglio 2008.*

[13] *Nel 1980 si firma il "Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Land-Based Sources" destinato ad essere sostituito dal "Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Land-Based Sources and Activities" firmato nel 1996.*

[14] *Nel 1982 si firma il "Protocol concerning Mediterranean Specially Protected Areas" destinato ad essere sostituito dal "Protocol Concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity in the Mediterranean" firmato nel 1995.*

[15] *"Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and its Subsoil", 1994.*

[16] *"Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal", 1996.*

[17] *"Protocol on Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean", 2008.*

tocolli sono stati oggetto di un processo di revisione e aggiornamento[18] per tenere conto degli sviluppi maturati nel diritto internazionale dell'ambiente ed ispirare il sistema giuridico all'emergente principio dello sviluppo sostenibile[19]. Il Protocollo sulle emergenze in un primo momento è rimasto fuori da tale processo; la sua nuova versione è infatti stata adottata solo nel 2002 (*Prevention and Emergency Protocol*, scheda n. 21).

Sulle ragioni sottese a tale iniziale esclusione sono state sviluppate interessanti considerazioni[20]. Come è stato evidenziato, mentre il processo di revisione del quadro giuridico di Barcellona era condotto dalle amministrazioni nazionali dell'ambiente degli Stati parte, l'applicazione e l'operatività del Protocollo sulle emergenze rientrava primariamente nella competenza delle amministrazioni nazionali marittime o dei trasporti. Questa differenza fece intravedere la necessità di negoziazioni più complesse e il timore di un rallentamento del processo di revisione contribuì alla scelta di non affrontare in quella prima fase il tema delle emergenze.

Inoltre, è stato rilevato che il Protocollo sulle emergenze era diffusamente percepito dagli Stati come contenente impegni di carattere strumentale e operativo - collegate con un *risk of occurrence* piuttosto che con *l'occurence of risk* - e tale visione fece maturare la convinzione che fosse sufficiente per il suo aggiornamento il ricorso a strumenti di *soft law*[21] . Solo nel 1997 gli Stati parte avviarono la revisione del protocollo, in concomitanza con la presentazione di una prima bozza di strategia regionale sulla prevenzione dell'inquinamento da navi[22] da parte del REMPEC, il Centro regionale per la preparazione e la risposta alle emergenze nel Mediterraneo. Ma l'impostazione delle prime proposte di emendamento risentì dell'approccio minimalista e "strumentale" segnalato. Esse tralasciavano infatti di attualizzarne le disposizioni in linea con gli sviluppi del diritto internazionale dell'ambiente e mettevano in secondo piano la specificità mediterranea, per ricondurre piuttosto la revisione all'evoluzione delle convenzioni in materia di emergenze nel frattempo adottate a livello globale[23].

A ben vedere, si può aggiungere all'analisi riportata che la comunità marittima internazionale e, in particolare, l'organizzazione internazionale in cui essa è primariamente rappresentata, l'IMO, ha sempre mostrato una particolare attenzione verso gli sviluppi della cooperazione "ambientale" e "regionale" su aspetti connessi alla navigazione internazionale. Non a caso all'interno dell'articolato sistema di organi e centri tecnici dell'UNEP/MAP che sostengono l'attuazione degli accordi per la protezione del

---

[18] *Il processo di revisione del sistema giuridico di Barcellona è stato avviato dalla 8ª riunione ordinaria delle Parti contraenti, svolta ad Antalya, Turchia, nel 1993.*

[19] *Nel 1992 si era svolta a Rio de Janeiro la United Nations Conference on Environment and Development, momento fondamentale per il diritto internazionale dell'ambiente, la cui dichiarazione finale ha affermato il principio dello sviluppo sostenibile.*

[20] *Vedi E. Raftopoulos, "Relational Governance for Marine Pollution Incidents in the Mediterranean: Transformations, Developments and Prospects", in Internationa Journal of Marine and Coastal Law, vol. 16, n. 1, marzo 2001, pp. 41-76.*

[21] *In Raftopoulos, "Relational Governance for Marine Pollution Incidents in the Mediterranean: Transformations, Developments and Prospects", cit., p. 46.*

[22] *Vedi la "Draft Resolution of the Meeting of the Contracting Parties on the Regional Strategy as regards the Prevention of the Pollution of the Marine Environment by Ships", 10ma riunione ordinaria delle Parti Contraenti (Antalya, Turchia, 18-21 novembre 1997) in doc. UNEP(OCA)/MED IG.11/6 del 6 ottobre 1997. La "Regional strategy for prevention of and response to marine pollution from ships" è stata approvata dalla 14ma riunione ordinaria delle Parti contraenti (Portoroz, Slovenia, 8-11 novembre 2005) in doc. UNEP(DEC)/MED IG.16/10 del 30 settembre 2005.*

[23] *Raftopoulos, "Relational governance for Marine Pollution incidents in the Mediterranean: Transformations, Developments and Prospects", cit., p. 47.*

Mediterraneo[24], il REMPEC, benché istituito e facente parte dell'UNEP, è amministrato direttamente dall'IMO[25]. Si evidenzia così la volontà di mantenere un controllo il più possibile diretto delle spinte regionali per la regolazione di aspetti ambientali collegati alla navigazione marittima internazionale. E tale scelta si può ben capire se si considera che sia la cooperazione "ambientale" che quella "regionale" possono costituire fattori di potenziale disturbo dell'interesse marittimo inteso come libera navigazione per le finalità del commercio internazionale e per la globalizzazione competitiva a questa sottesa[26].

Anche da questa angolatura si può leggere la successiva evoluzione del processo di revisione del protocollo. L'impostazione "minimale" e "strumentale" inizialmente proposta nelle modifiche redatte dai *focal point* nazionali del REMPEC, poi sfociata in un testo REMPEC/IMO, si è confrontata con la visione del tema, naturalmente diversa, contenuta nella proposta redatta dall'UNEP/MEDU[27]. Il confronto tra i due testi è stato foriero di un notevole cambiamento della bozza di nuovo Protocollo sulle emergenze, sia dal punto di vista della caratterizzazione "ambientale" delle sue disposizioni che da quello dell'ambito materiale oggetto di accordo.

Il titolo del protocollo firmato nel 2002 - *Protocol concerning Cooperation in Preventing Pollution from Ships and, in cases of Emergency, Combating Pollution of the Mediterranean Sea* - sancisce l'intenzione delle Parti di declinare a livello regionale qualcosa di più della cooperazione in caso di emergenze, estendendo l'ambito della collaborazione alla prevenzione dell'inquinamento da navi. Quest'ultima materia, che pure era oggetto di una specifica disposizione della Convenzione di Barcellona[28], era stata da sempre lasciata dagli Stati mediterranei al governo esclusivo della cooperazione globale. Di fatto, gli Stati parte si erano limitati ad approvare diverse raccomandazioni per la ratifica degli strumenti convenzionali sulla prevenzione dell'inquinamento da navi, prima fra tutte quella della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 4)[29].

Il nuovo *Prevention and Emergency Protocol* affianca quindi, per la prima volta, le materie della risposta alle emergenze e della prevenzione dell'inquinamento da navi negli impegni per la regione mediterranea. La cooperazione tra gli Stati rivieraschi ai sensi del protocollo deve riguardare, infatti, il duplice fronte (a) dell'attuazione delle regole internazionali per la prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento da navi e (b) dell'adozione di tutte le misure necessarie in caso di incidente inquinante[30].

La prevenzione dell'inquinamento da navi non è limitata nel protocollo al dovere di ciascuno Stato di agire, e di far agire le proprie navi, in conformità alle norme internazionali di riferimento, ma piut-

---

[24] *Tra questi: la MAP Coordinating Unit (MEDU), la Mediterranean Commission on Sustainable Development (MCSD), il Programme for the Assessment and Control of Marine Pollution in the Mediterranean Region (MED POL) e i centri di attività regionali: Blue Plan Regional Activity Centre (BP/RAC), Specially Protected Areas Regional Activity Centre (SPA/RAC), Regional Activity Centre for Information and Communication (INFO/RAC), Cleaner Production Regional Activity Centre (CP/RAC).*

[25] *Il REMPEC, in precedenza Regional Oil Combating Centre for the Mediterranean Sea (ROCC), è finanziato dal Mediterranean Trust Fund.*

[26] *In proposito si rinvia alle considerazioni esposte nella Nota alla lettura della Sezione II.*

[27] *Cfr. Raftopoulos, "Relational governance for Marine Pollution incidents in the Mediterranean: Transformations, Developments and Prospects", cit., p. 49.*

[28] *Il testo dell'art. 6 della Convenzione di Barcellona (1976) recita: "The Contracting Parties shall take all measures in conformity with international law to prevent, abate and combat pollution of the Mediterranean Sea Area caused by discharge from ships and to ensure the effective implementation in that Area of the rules which are generally recognized at the international level relating to the control of this type of pollution".*

[29] *Raftopoulos parla in proposito del passaggio da un modello di "referential governance" sulla materia al nuovo modello di "relational governance".*

[30] *Prevention and Emergency Protocol, art. 3§1, lett. a) e b). In tale cooperazione, inoltre, gli Stati tengono in considerazione la partecipazione delle autorità locali, delle organizzazioni non governative e degli attori socio-economici (art. 3§2).*

tosto comporta l'adozione di ulteriori misure che, seppur finalizzate ad assicurare l'effettività delle stesse norme globali, investono le capacità degli Stati come Stati di bandiera, come Stati del porto e come Stati costieri[31]. La cooperazione in tal senso si può manifestare quindi, come sancito dal protocollo, anche attraverso la conclusione di accordi ulteriori, bilaterali e multilaterali.

Ulteriori disposizioni del protocollo hanno rafforzato le relazioni tra gli Stati parte sulla materia, disponendo obblighi di informazione reciproca sulle autorità nazionali responsabili per la prevenzione dell'inquinamento da navi, per gli impianti di ricezione nei porti e per il controllo degli scarichi illeciti ai sensi della Convenzione Marpol 73/78[32]. Disposizioni specifiche riguardano gli impianti portuali di ricezione, la cui disponibilità e adeguatezza è indispensabile per l'applicazione, di diritto e di fatto, delle norme globali in materia[33].

L'innovativo rafforzamento della cooperazione di livello regionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi si rintraccia anche dove il protocollo prevede il dovere degli Stati parte di avviare - singolarmente, in via bilaterale e multilaterale - la valutazione dei rischi ambientali delle rotte utilizzate dal traffico marittimo mediterraneo e di adottare le misure appropriare per ridurre il rischio di incidenti e le loro conseguenze ambientali[34]. La disposizione, nel richiamare la pur necessaria conformità di tali misure alle "regole e norme internazionali generalmente accettate", fa anche riferimento al mandato globale dell'IMO, suggerendo l'idea di un coordinamento degli Stati rivieraschi in questa sede, a tutela delle specificità ambientali del Mediterraneo. Nell'IMO, infatti, sono sempre più spesso presentate e discusse proposte di misure per la protezione di specifiche aree o regioni marine dagli impatti e rischi della navigazione internazionale, che ben si possono utilizzare, con un appropriato coordinamento delle posizioni degli Stati rivieraschi, per rispondere alle esigenze di tutela del Mediterraneo[35].

Per quel che riguarda il fronte della preparazione e risposta alle emergenze, anche su questa materia il Protocollo del 2002 realizza significativi avanzamenti rispetto al testo del 1976. Nelle nuove norme, gli impegni delle Parti fanno perno sul concetto di "incidente inquinante"[36], mutuato dalla Convenzione OPRC 1990[37], molto più ampio dell'inquinamento accidentale[38] di

---

[31] *Prevention and Emergency Protocol, art. 4§2: "The Parties shall also take measures in conformity with international law to prevent the pollution of the Mediterranean Sea Area from ships in order to ensure the effective implementation in that Area of the relevant international conventions in their capacity as flag State, port State and coastal State, and their applicable legislation. They shall develop their national capacity as regards the implementation of those international conventions and may cooperate for their effective implementation through bilateral or multilateral agreements".*

[32] *Prevention and Emergency Protocol, art. 7§1, lett. d).*

[33] *Prevention and Emergency Protocol, art. 14.*

[34] *Prevention and Emergency Protocol, art. 15 - "Environmental risks of maritime traffic. In conformity with generally accepted international rules and standards and the global mandate of the International Maritime Organization, the Parties shall individually, bilaterally or multilaterally take the necessary steps to assess the environmental risks of the recognized routes used in maritime traffic and shall take the appropriate measures aimed at reducing the risks of accidents or the environmental consequences thereof".*

[35] *Sugli strumenti internazionali che consentono l'adozione di misure sulla navigazione internazionale che rispondano alle esigenze di specifiche regioni o tratti di mare si rinvia alla successiva Sezione IV del volume.*

[36] *L'"incidente inquinante" è definito nel Prevention and Emergency Protocol quale un evento, o una serie di eventi aventi la medesima origine, che dia luogo, o possa dar luogo, ad uno scarico di idrocarburi e/o di sostanze pericolose e nocive e che costituisca, o possa costituire, una minaccia per l'ambiente marino, per la costa o per gli interessi a questa collegati di uno o più Stati e che richieda un intervento d'emergenza o un'altra risposta immediata (art. 1, lett. a).*

[37] *Vedi scheda n. 16. Si ricorda che, a differenza della Convenzione OPRC, il protocollo copre sia gli idrocarburi che le sostanze pericolose e nocive.*

[38] *Nell'Emergency Protocol del 1976 gli Stati Parte si impegnano a cooperare nell'adottare le misure necessarie in caso di pericolo grave ed imminente per l'ambiente marino, la costa o gli interessi connessi di uno o più Stati Parte, causato dalla presenza di ingenti quantità di petrolio o di altre sostanze nocive dovuta a cause accidentali o all'accumulo di piccole quantità di scarichi che inquinano o minacciano di inquinare l'area di applicazione del Protocollo (art. 1).*

cui al precedente protocollo. Un "incidente inquinante" è ogni evento che dia o possa dar luogo ad un mero scarico, senza ulteriori qualificazioni, mentre l'inquinamento accidentale era solo quello che generava la presenza di "massicce quantità" di idrocarburi o di altre sostanze nocive. Inoltre, è sufficiente che gli interessi degli Stati siano semplicemente minacciati dall'incidente, senza più la necessità di un "danno grave ed imminente". Sono definiti in maniera più ampia anche gli interessi protetti degli Stati, che riguardano, tra l'altro: le attività marittime nelle aree costiere, i porti e gli estuari, inclusa la pesca, i valori storici e turistici inclusi gli svaghi e lo sport, la salute delle popolazioni costiere, il valore culturale, estetico, scientifico ed educativo, la conservazione della diversità biologica e l'uso sostenibile delle risorse biologiche marine e costiere[39].

A completare il quadro della cooperazione sulle emergenze nel Mediterraneo, si deve far cenno anche alle altre istituzioni ed accordi multilaterali attivi sulla materia. Piani di risposta anti-inquinamento sono stati conclusi anche per alcune sotto-regioni: nell'alto Tirreno è operativo il Piano d'intervento per la lotta contro gli inquinamenti accidentali (Piano RAMOGEPOL) adottato nel 1993 da Francia, Italia e Principato di Monaco nel quadro dell'Accordo sulla protezione delle acque del litorale mediterraneo (RAMOGE)[40]; per l'alto Adriatico è in discussione un piano di risposta comune, avviato dalla collaborazione tra Italia, Croazia e Slovenia in seno alla Commissione mista di cui agli Accordi di Osimo. Dal canto suo, l'Unione Europea sta rilanciando il suo ruolo nel settore marittimo, incluso l'aspetto delle emergenze, sia con l'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) che, più di recente, con azioni politiche e misure normative che, per il Mediterraneo, si riallacciano anche al ruolo svolto dall'UNEP/MAP e dagli accordi di Barcellona[41].

Rimane estremamente importante per l'efficacia della tutela del Mediterraneo, il livello di adesione degli Stati alle convenzioni globali, data la presenza nel bacino di navi per la maggior parte registrate in paesi diversi da quelli rivieraschi. In proposito si ricorda che la OPRC *Convention* è stata ratificata ad oggi da 100 Stati, che rappresentano il 68,02% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale, mentre l'OPRC-HNS *Protocol*, in vigore solo dal 2007, conta con l'adesione di 25 Stati rappresentanti il 36,06% della flotta mondiale. Si può infine notare che l'adesione alle convenzioni globali sulla risposta agli inquinamenti da sostanze pericolose e nocive è inferiore rispetto a quelle riguardanti il petrolio. La debolezza della tutela internazionale offerta per tali inquinamenti si manifesta anche nel fondamentale settore della responsabilità, dove la Convenzione sulla responsabilità civile da sostanze pericolose e nocive (*HNS Convention*, 1996) non è mai entrata in vigore, mentre la Convenzione per la responsabilità da danni derivanti da carburante (*Bunkers Convention*, 2001), entrata in vigore nel novembre 2008, conta con l'adesione di 47 Stati che rappresentano il 79,35% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale.

---

[39] *Prevention and Emergency Protocol, art. 1, lett. d).*

[40] *Per approfondimenti si rinvia al sito web dell'accordo: http://www.ramoge.org*

[41] *Sull'EMSA vedi il Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002 che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima, in G.U.C.E. L208 del 5 agosto 2002, p. 1 e ss., e le successive modifiche. Tra i principali atti comunitari si segnalano la Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo "Strategia tematica per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino", COM(2005)504def, Bruxelles, 24 ottobre 2005 e la Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino), in G.U.C.E. L164 del 25 giugno 2008, p. 19 e ss.*

Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da petrolio

Bruxelles, 29 novembre 1969

Titolo ufficiale: "International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties"

Denominazione abbreviata: Intervention 1969

Lingue: Inglese e francese. Traduzioni ufficiali in russo e spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 86 Stati - Angola, Argentina, Australia, Bahamas, Bangladesh, Barbados, Belgium, Benin, Brazil, Bulgaria, Cameroon, Chile, China, Cote d'Ivoire, Croatia, Cuba, Denmark, Djibouti, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, Equatorial Guinea, Estonia, Fiji, Finland, France, Gabon, Georgia, Germany, Ghana, Guyana, Iceland, India, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Italy, Jamaica, Japan, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Monaco, Montenegro, Morocco, Namibia, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Poland, Portugal, Qatar, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, St. Vincent & Grenadines, Senegal, Serbia, Slovenia, South Africa, Spain, Sri Lanka, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Rep. of Tanzania, United States, Vanuatu, Yemen.

Entrata in vigore: 6 maggio 1975. L'entrata in vigore della convenzione era prevista 90 giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da

parte di almeno 15 Stati (art. 11§1).

Ratifica dell'Italia: Legge 6 aprile 1977, n. 185 "Ratifica delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, con allegato, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969 e della convenzione istitutiva di un fondo internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971 e loro esecuzione" pubblicata nel S.O. alla GU n. 129 del 13 maggio 1977.

Entrata in vigore per l'Italia: 28 maggio 1979.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della convenzione e svolge le attività previste dalla stessa per l'esercizio di tali funzioni (art. 15).

Gli Stati parte sono tenuti a notificare all'IMO senza indugio le misure prese nell'alto mare per prevenire, mitigare o eliminare ogni grave o imminente pericolo per le coste o gli interessi collegati derivante da un inquinamento da petrolio a seguito di un incidente marittimo (art. 3, lett. f).

L'organizzazione è tenuta a mantenere e aggiornare una lista di esperti indipendenti che possono essere consultati sulle misure da adottare in caso di incidente, i cui nominativi sono forniti dagli Stati membri o dagli Stati parte della convenzione (art. 4).

Articolato e principali contenuti

Il testo della Intervention 1969 è composto da 17 articoli e da un annesso che disciplina le procedure di conciliazione e di arbitrato internazionale.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

La convenzione si applica alle imbarcazioni di ogni tipo che viaggiano sul mare e ad ogni struttura galleggiante. Sono escluse le installazioni e i dispositivi utilizzati per l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse del fondo marino, dei fondali oceanici e del loro sottosuolo (art. 2§2).

Nessuna misura può essere presa nei confronti di navi da guerra o di navi di proprietà o gestite da uno Stato parte mentre operano per fini governativi di carattere non commerciale (art. 1§2).

A.2. Inquinanti considerati:

Il "petrolio", con cui si intende il petrolio grezzo, il petrolio combustibile, il gasolio e l'olio lubrificante (art. 2§3).

B) Principali disposizioni

La Intervention 1969 stabilisce il potere degli Stati parte di adottare nell'alto mare le misure necessarie per prevenire, mitigare o eliminare un grave e imminente danno alle loro coste e agli interessi connessi, derivante dall'inquinamento o da una minaccia di inquinamento del mare da petrolio a seguito di un incidente marittimo o di fatti ad esso connessi ragionevolmente suscettibili di avere gravi e dannose conseguenze (art. 1§1).

Per "incidente marittimo" si intende una collisione fra navi, un incagliamento o un altro incidente della navigazione o accadimento, a bordo o esternamente alla nave, da cui risulti un danno materiale o una sua minaccia imminente ad una nave o al carico (art. 2§1).

Per "interessi connessi" si intendono: le attività marittime, portuali o negli estuari, inclusa la pesca, che costituiscono un essenziale mezzo di sopravvivenza per le persone interessate; le attrattive turistiche; la salute della popolazione costiera e il benessere dell'area, inclusa la conservazione delle risorse viventi e della vita marina (art. 2§4).

Gli Stati costieri quando intendono avvalersi del diritto di adottare delle misure nell'alto mare sono tenuti (art. 3§1):

- a consultare preventivamente gli altri Stati interessati dall'incidente marittimo, in particolare lo Stato di bandiera;
- a notificare senza indugio le misure che intendono adottare alle persone fisiche e giuridiche che, anche nel corso delle consultazioni, emergano come interessate e a tenerne in considerazione i commenti.

Prima di intervenire, lo Stato costiero può consultare degli esperti indipendenti scelti tra quelli individuati in una apposita lista tenuta dall'IMO (art. 3§1, lett. c) e art. 4).

Quando l'urgenza della situazione richiede l'adozione di provvedimenti immediati, lo Stato può adottare le misure necessarie senza notifiche o consultazioni preliminari o senza proseguire quelle in corso.

Tutte le misure adottate vanno comunque notificate senza indugio agli Stati e alle persone fisiche e giuridiche interessate di cui si sia a conoscenza nonché al Segretario generale dell'IMO (art. 3§1, lett. d), e) ed f).

Le misure adottate dallo Stato costiero nell'alto mare devono comunque essere proporzionate al danno attuale o potenziale, non devono andar oltre a quanto sia ragionevolmente necessario nonché dovono cessare non appena viene conseguito lo scopo che si erano prefissate. Esse non devono interferire innecessariamente con i diritti e gli interessi dello Stato di bandiera, degli Stati terzi e delle imprese o persone fisiche interessate (art. 5§1 e 5§2).

La proporzionalità delle misure deve essere valutata in relazione a una serie di fattori: l'estensione e la probabilità del verificarsi di danni imminenti qualora le misure non venissero prese; la probabilità che le misure siano efficaci; l'estensione dei danni che potrebbero essere causati dalle misure stesse (art. 5§3).

Ogni Stato parte che causi danni a terzi adottando misure in violazione della convenzione è tenuto ad un risarcimento per i danni causati dalle misure prese al di là di quanto ragionevolmente necessario (art. 6).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

La Intervention 1969 non è stata modificata.

Per la sua attuazione, l'IMO conserva e aggiorna una lista di esperti indipendenti da consultare in caso di incidente.

Note

La convenzione è stata affiancata nel 1973 da un Protocollo relativo all'intervento in alto mare in caso di incidenti che coinvolgono sostanze diverse dal petrolio (scheda n. 16).

Testi su web

Il testo in lingua inglese è disponibile nella banca dati del *Center for International Earth Science Information Network (CIESIN)* della Columbia University (USA):
http://sedac.ciesin.org/entri/texts/intervention.high.seas.casualties.1969.html

Protocollo sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da sostanze diverse dal petrolio

Londra, 2 novembre 1973

Titolo ufficiale: "Protocol relating to Intervention on the High Seas in cases of Marine Pollution by Substances other than Oil"

Denominazione abbreviata: Intervention Protocol 1973

Lingue: Inglese, francese, russo, spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 53 Stati - Australia, Bahamas, Barbados, Belgium, Brazil, Bulgaria, Chile, China, Croatia, Denmark, Egypt, Estonia, Finland, France, Georgia, Germany, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Italy, Jamaica, Latvia, Liberia, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Montenegro, Morocco, Namibia, Netherlands, Nicaragua, Norway, Oman, Pakistan, Poland, Portugal, Russian Federation, Saint Lucia, St. Vincent & Grenadines, Serbia, Slovenia, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, Tonga, Tunisia, Uganda, United Kingdom, United Rep. of Tanzania, United States, Vanuatu, Yemen.

Entrata in vigore: 30 marzo 1983. Possono essere Parti del Protocollo solo gli Stati che sono anche Parte della Intervention 1969 (scheda n. 15). L'entrata in vigore del Protocollo era prevista 90 giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica e adesione da parte di almeno 15 Stati (art. 6).

Ratifica dell'Italia: Legge 29 settembre 1980, n. 662 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse

dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973" pubblicata nel S.O. alla G.U. n. 292 del 23 ottobre 1980.

Entrata in vigore per l'Italia: 30 marzo 1983.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario del protocollo e svolge le attività ivi previste per l'esercizio di tali funzioni (art. 9).

L'IMO, inoltre, è competente ad elaborare ed aggiornare la lista delle sostanze diverse dal petrolio cui si applica il protocollo contenuta nel suo annesso (art. 1§2, lett. a) sulla base di una specifica procedura (art. 3). L'organo individuato come competente a tal fine è il (Marine Environment Protection Committee) (MEPC).

Gli Stati parte sono tenuti a notificare all'IMO senza indugio le misure prese nell'alto mare per prevenire, mitigare o eliminare ogni grave o imminente pericolo per le coste o gli interessi collegati derivante da un inquinamento da sostanze diverse dal petrolio a seguito di un incidente marittimo (art. 2§1).

L'organizzazione è tenuta ad integrare per le finalità del protocollo la lista di esperti indipendenti da consultare sulle misure in caso di incidente che coinvolga inquinamenti da petrolio (scheda n. 15) con i nominativi forniti dagli Stati membri o dagli Stati parte del protocollo (art. 2§2).

Il protocollo richiama, inoltre, ai fini dell'elaborazione della lista delle sostanze, il lavoro svolto da altri organismi internazionali:

- il *Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Clarification and Labelling of Chemicals,* organo consultivo del Comitato Economico e Sociale delle Nazioni Unite.
  Sito internet: http://www.un.org/Docs/ecosoc/documents.asp?id=887
- il *Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Environmental Protection* (GESAMP), gruppo internazionale di esperti costituito congiuntamente da diverse organizzazioni internazionali e agenzie specializzate delle Nazioni Unite (IMO, FAO, UNESCO, WMO, WHO, IAEA, UN, UNEP).
  Sito internet: http://gesamp.net/

Articolato e principali contenuti

Il testo è composto da 11 articoli e da un annesso che contiene la lista delle sostanze cui si esso applica.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

Il protocollo si applica alle medesime imbarcazioni di cui alla Intervention 1969 (scheda n. 15): le imbarcazioni di ogni tipo che viaggiano sul mare e ogni struttura galleggiante. Sono escluse le installazioni e i dispositivi utilizzati per l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse del fondo marino, dei fondali oceanici e del loro sottosuolo.

Nessuna misura può essere presa nei confronti di navi da guerra o di navi di proprietà o gestite da uno Stato parte mentre operano per fini governativi di carattere non commerciale.

A.2. Inquinanti considerati:

Le "sostanze diverse dal petrolio" cui si applica il protocollo sono (art. 1§2):

a) quelle elencate nell'annesso e,
b) le altre sostanze responsabili di danni alla salute umana, alle risorse viventi e alla vita marina, alle attrattive dei luoghi o in grado di interferire con altri usi legittimi del mare.

Le sostanze elencate nell'annesso comprendono i seguenti prodotti, se trasportati come carico o come residui di carico:

- idrocarburi, come definiti dall'Annesso I della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 6), quando trasportati in cisterna, con l'eccezione di quelli cui si applica la Intervention 1969 (scheda n. 15);
- sostanze liquide nocive, come definite dall'Annesso II della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 7), quando trasportate in cisterna e identificate da:
  - la categoria inquinante X o Y nel Capitolo 17 dell'International Bulk Chemical Code (IBC Code) o nelle liste 1-4 delle Circolari annuali MEPC.2; o
  - le liste composite dei "GESAMP Hazard Profiles", emesse periodicamente come Circolari del sottocomitato IMO BLG (Bulk and Liquid Gases), e contrassegnate da un "2" nella colonna B1 e nella colonna E3 o da un "3" nella colonna E3;
- sostanze nocive trasportate in colli, come definite dall'Annesso III della Convenzione Marpol 73/78 (scheda n. 8) e identificate come "Severe Marine Pollutants" (PP) nell'International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) o che rispondono ai criteri per questi definiti dal medesimo codice;
- materiali radioattivi, trasportati in colli di tipo "B" o di tipo "C" o come materiale fissile o secondo le specifiche previsioni della classe 7 dell'IMDG Code;
- gas liquefatti, identificati dal capitolo 19 dell'International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) e i prodotti per i quali le condizioni preliminari di trasporto sono state prescritte dall'Amministrazione in accordo con il paragrafo 1.1.6. dell'IGC Code.

B) Principali disposizioni

Il protocollo richiama le norme della Convenzione sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da petrolio (scheda n. 15) estendendone l'applicazione alle sostanze diverse dal petrolio.

l'Intervention Protocol stabilisce il potere degli Stati parte di adottare nell'alto mare le misure necessarie per prevenire, mitigare o eliminare un grave e imminente danno alle loro coste e agli interessi connessi. Il danno deve derivare dall'inquinamento o da una minaccia di inquinamento del mare provocato da sostanze diverse dal petrolio a seguito di un incidente marittimo o di fatti ad esso connessi ragionevolmente suscettibili di avere gravi e dannose conseguenze (art. 1§1).

Le "sostanze diverse dal petrolio" cui fa riferimento il protocollo sono: quelle elencate nell'annesso; le altre sostanze che provocano danni alla salute umana, alle risorse viventi e alla vita marina, alle attrattive turistiche o che sono in grado di interferire con altri usi legittimi del mare (vedi *supra* inquinanti considerati). Quando sono coinvolte queste ultime, lo Stato che interviene ha l'onere di provare che la sostanza, nelle circostanze di specie al momento dell'intervento, può ragionevolmente causare un danno grave ed imminente analogo a quello posto dalle sostanze specificamente elencate nell'annesso (art. 1§3).

L'elenco delle sostanze dell'annesso è definito dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO e il protocollo disciplina le modalità di revisione di tale elenco (art. 3). Gli emendamenti alla lista di sostanze devono essere approvati da due terzi delle Parti presenti e votanti nell'ambito del MEPC, ai cui lavori partecipano anche gli Stati parte che non sono membri dell'IMO. Gli emendamenti così approvati vengono fatti circolare tra le Parti e si intendono accettati trascorsi sei mesi dalla loro approvazione a meno che un terzo delle Parti non faccia obiezione. Gli emendamenti entrano in vigore dopo tre mesi per tutte le Parti, con l'eccezione di quelle che, entro quella data, abbiano fatto obiezione.

Agli incidenti che coinvolgono le sostanze diverse dal petrolio si applicano gli articoli 1§2 e da 2 a 8 della Intervention 1969 (art. 2§1) (vedi scheda n. 15).

Come nel caso della convenzione, anche per gli incidenti che coinvolgono le sostanze diverse dal petrolio, gli Stati costieri sono legittimati ad intervenire nell'alto mare quando siano minacciati gli interessi connessi alla costa e, specificamente, le attività marittime, portuali o negli estuari, inclusa la pesca, che costituiscono un essenziale mezzo di sopravvivenza per le persone interessate, le attrattive turistiche, la salute della popolazione costiera e il benessere dell'area, inclusa la conservazione delle risorse viventi e della vita marina.

Gli Stati costieri, quando intendono avvalersi del diritto di adottare delle misure nell'alto mare, sono tenuti (art. 3§1 della Intervention 1969):

- a consultare preventivamente gli altri Stati interessati dall'incidente marittimo, in particolare lo Stato di bandiera;
- a notificare senza indugio le misure che intendono adottare alle persone fisiche e giuridiche che, anche nel corso delle consultazioni, risultino interessate e a tenerne in considerazione i commenti.

Prima di intervenire, lo Stato costiero può consultare degli esperti indipendenti scelti tra quelli individuati in una apposita lista tenuta dall'IMO opportunamente integrata, ai sensi del protocollo, da esperti in materia di sostanze diverse dal petrolio (art. 2§2).

Quando l'urgenza della situazione richiede l'adozione di provvedimenti immediati, lo Stato può adottare le misure necessarie senza notifiche o consultazioni preliminari o senza proseguire quelle in corso.

Tutte le misure adottate vanno comunque notificate senza indugio agli Stati e alle persone fisiche e giuridiche interessate di cui si sia a conoscenza nonché al Segretario generale dell'IMO (art. 3§1, lett. d), e) ed f) della Intervention 1969).

Le misure adottate dallo Stato costiero nell'alto mare devono comunque essere proporzionate al danno attuale o potenziale che ne può derivare, non devono andar oltre a quanto sia ragionevolmente necessario e devono cessare non appena viene conseguito lo scopo che si prefiggevano. Esse non devono interferire innecessariamente con i diritti e gli interessi dello Stato di bandiera, degli Stati terzi e di imprese e persone fisiche interessate (art. 5§1 e §2 della Intervention 1969).

La proporzionalità deve essere valutata in relazione a una serie di fattori: l'estensione e la probabilità del verificarsi di danni imminenti qualora le misure non venissero prese; la probabilità che le misure siano efficaci; l'estensione dei danni che potrebbero essere causati dalle stesse misure (art. 5§3 della Intervention 1969).

Ogni Stato parte che causi danni a terzi adottando misure in violazione del protocollo è tenuto ad un risarcimento per i danni causati dalle misure che sono andate al di là di quanto ragionevolmente necessario (art. 6 della Intervention 1969).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 4 luglio 1991 alla lista di sostanze annessa al protocollo, adottati con Risoluzione IMO MEPC.49(31), in vigore dal 30 marzo 1993.
- Emendamenti del 10 luglio 1996 alla lista di sostanze annessa al protocollo a seguito dell'adozione di nuovi criteri per la loro selezione, adottati con Risoluzione IMO MEPC.72(38), in vigore dal 19 dicembre 1997.
- Emendamenti dell'11 ottobre 2002 alla lista di sostanze annessa al protocollo, adottati con Risoluzione IMO MEPC.100(48), in vigore dal 22 giugno 2004.
- Emendamenti del 13 luglio 2007 alla lista delle sostanze annessa al protocollo, adottati con Risoluzione IMO MEPC.165(56), non ancora in vigore.

Note

Nell'identificare le sostanze diverse dal petrolio che rientrano nel campo di applicazione del protocollo quest'ultimo opera un rinvio ad altri strumenti giuridici e codici tecnici internazionali.

Testi su web

Testo in lingua inglese disponibile sulla Banca dati del *Center for International Earth Science Information Network (CIESIN)* della Columbia University (US): http://sedac.ciesin.org/entri/texts/intervention.high.seas.casualties.protocol.1973.html

Testo non ufficiale in lingua italiana disponibile nella banca dati del sito della Confederazione Svizzera:
http://www.admin.ch/ch/i/rs/0_814_289_1/index.html

Convenzione internazionale sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi

Londra, 30 novembre 1990

Titolo ufficiale: "International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation"

Denominazione abbreviata: OPRC Convention

Lingue: Arabo, cinese, francese, inglese, russo, spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 100 Stati - Albania, Algeria, Angola, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Azerbaijan, Bahamas, Bangladesh, Brazil, Bulgaria, Cameroon, Canada, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Croatia, Cuba, Denmark, Djibouti, Dominica, Ecuador, Egypt, El Salvador, Estonia, Finland, France, Gabon, Georgia, Germany, Greece, Guinea, Guyana, Iceland, India, Iran (Islamic Republic of), Ireland, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kenya, Latvia, Lebanon, Liberia, Libyan Arab Jamahiriya, Lithuania, Madagascar, Malaysia, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Monaco, Morocco, Mozambique, Namibia, Netherlands, New Zealand, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Peru, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Samoa, Saudi Arabia, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Singapore, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Thailand, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkey, United Kingdom, United Rep. of Tanzania, United States, Uruguay, Vanuatu, Venezuela.

Entrata in vigore: 13 maggio 1995. L'entrata in vigore era prevista tre mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di almeno 15 Stati (art. 16).

Ratifica dell'Italia: Legge 15 dicembre 1998 n. 464 "Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi, con annesso, atto finale e risoluzioni, fatta a Londra il 30 novembre 1990" in S.O. alla G.U. n. 7 dell'11 gennaio 1999. Notificata il 2 marzo 1999.

Entrata in vigore per l'Italia: 2 giugno 1999.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della convenzione e svolge le attività previste per l'esercizio di tali funzioni (art. 18).

Inoltre, all'organizzazione sono assegnate rilevanti funzioni in relazione all'attuazione della convenzione. In particolare, l'IMO:

- adotta disposizioni sull'attuazione dell'obbligo degli Stati parte di imporre piani di emergenza sull'inquinamento da idrocarburi a bordo delle navi (art. 3§1, lett. a),
- disciplina i requisiti, le linee guida e i principi generali in materia di rapporti da effettuare in caso di incidente (art. 4§2),
- sviluppa linee guida per i piani nazionali per la preparazione e la risposta agli incidenti inquinanti (art. 6§1, lett. b),
- riceve dagli Stati parte o dalla competente organizzazione regionale le informazioni sugli incidenti di una certa gravità nonchè le valutazioni degli altri Stati coinvolti sull'estensione della minaccia, le misure prese o quelle che si intendono prendere (art. 5§2 e §3),
- viene tenuta informata delle autorità e dei punti di contatto operativi designati dagli Stati nell'ambito dei sistemi nazionali di preparazione e risposta agli incidenti, degli equipaggiamenti e degli esperti che possono essere resi disponibili ad altri Stati su richiesta, nonché dei piani nazionali di emergenza (art. 6§3).

Inoltre, l'IMO svolge funzioni di sostegno e assistenza tecnica agli Stati e, in particolare:

- fornisce, su richiesta, assistenza nell'identificare fonti provvisorie di finanziamento per far fronte ai costi relativi alla preparazione e alla risposta agli incidenti (art. 7§2);
- sostiene la cooperazione tra gli Stati in materia di: sviluppo di standard per le tecniche e gli equipaggiamenti per la risposta agli incidenti inquinanti (art. 7), assistenza tecnica, inclusa la formazione e la disponibilità di tecnologie (art. 8), cooperazione bilaterale o multilaterale attraverso ulteriori accordi (art. 10).

Per realizzare le attività in materia di informazione, formazione, servizi e assistenza tecnica agli Stati in materia di preparazione e risposta agli incidenti, l'IMO opera sulla base di un apposito programma (art. 12§3).

L'IMO discute ed approva gli atti di sostegno all'attuazione della convenzione nel suo Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC), dove è attivo un Technical Working Group ad hoc cui partecipano gli Stati su base volontaria.

Nel quadro del sostegno alla cooperazione fra Stati in materia di lotta agli sversamenti di idrocarburi, l'IMO ha promosso due forum sulla cooperazione regionale (2002 e 2006).

Nel settore della promozione della ricerca e sviluppo, l'IMO ha promosso tre forum internazionali sulla risposta agli incidenti inquinanti da idrocarburi (McLean, Stati Uniti, 1992 - Londra, Regno Unito, 1995 - Brest, Francia, 2002, quest'ultimo incentrato sulla risposta agli incidenti che coinvolgono idrocarburi ad alta densità).

L'IMO ha attivato collaborazioni con altri organismi internazionali per l'elaborazione di manuali e linee guida di sostegno all'attuazione della convenzione (vedi *infra* attuazioni internazionali).

E' consolidata, inoltre, la collaborazione dell'IMO con il Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP) per l'attuazione della convenzione nella regione mediterranea. L'IMO amministra il Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean (REMPEC), centro regionale per il coordinamento delle attività anti-inquinamento costituito dall'UNEP, punto di riferimento operativo anche dei protocolli regionali sulla cooperazione e la risposta alle emergenze nel Mediterraneo (vedi schede n. 20 e n. 21).

Sito internet: http://www.rempec.org/

Articolato e principali contenuti

Il testo della OPRC Convention è composto da 19 articoli e da un annesso relativo al rimborso dei costi di assistenza.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

La convenzione si applica alle imbarcazioni di ogni tipo, in ogni modo operanti nell'ambiente marino, e include aliscafi, navi a cuscino d'aria, sommergibili e mezzi galleggianti di ogni tipo (art. 2§3). Si applica, inoltre, alle unità *offshore*, intese come quelle installazioni o strutture *offshore*, fisse o galleggianti, impegnate nell'esplorazione, nello sfruttamento o nella produzione di gas o di idrocarburi o che carichino o scarichino idrocarburi (art. 2§4).

La convenzione si applica anche ai porti e agli impianti che movimentano idrocarburi, intesi come quegli impianti che presentano un rischio di un incidente che coinvolge degli idrocarburi, inclusi, tra l'altro, porti marittimi, terminali petroliferi, oleodotti e altri impianti che trattano idrocarburi (art. 2§5).

La convenzione non si applica alle navi da guerra, alle navi ausiliarie e alle altre navi

di proprietà o gestite da uno Stato e usate, in quel momento, per attività governative di carattere non commerciale. Tuttavia le Parti si impegnano a far si che tali navi agiscano, per quanto possibile, in maniera compatibile con la convenzione (art. 1§3).

A.2. Inquinanti considerati:

Gli idrocarburi in ogni loro forma, incluso il petrolio grezzo, il petrolio combustibile, i fanghi, i residui di idrocarburi e i prodotti raffinati.

B) Principali disposizioni

Con la Convenzione OPRC gli Stati parte si impegnano ad adottare, singolarmente o congiuntamente, ogni misura adeguata ai fini della preparazione e della risposta a un incidente inquinante da idrocarburi (art. 1).

Per "incidente inquinante da idrocarburi" si intende un evento, o una serie di eventi aventi la medesima origine, che dia luogo, o possa dar luogo, ad uno scarico di idrocarburi e che costituisca, o possa costituire, una minaccia per l'ambiente marino, per la costa o per gli interessi a questa collegati di uno o più Stati e che richieda un intervento d'emergenza o un'altra risposta immediata (art. 2§2).

Tra le principali misure di preparazione a un incidente inquinante, la convenzione prevede l'obbligo degli Stati di esigere che le navi battenti la propria bandiera abbiano a bordo un piano di emergenza contro l'inquinamento da idrocarburi conforme alle disposizioni adottate a tal fine dall'IMO e alle altre convenzioni in vigore per lo Stato parte. Analogo piano, che sia coordinato con il sistema nazionale di risposta disposto dall'autorità nazionale competente, deve essere imposto agli operatori di unità *offshore* soggetti alla giurisdizione degli Stati, nonché alle autorità portuali o a quelle che gestiscono impianti che trattano idrocarburi (art. 3).

La Convenzione OPRC dispone che gli Stati impongano, inoltre, la rapportazione obbligatoria degli inquinamenti da idrocarburi. I comandanti delle navi o le persone incaricate delle unità *offshore* devono fare rapporto, senza indugio, su ogni fatto della nave o dell'unità *offshore* che comporti o rischi di comportare uno scarico o un probabile scarico di idrocarburi in mare (art. 4§1, lett. a) e su ogni evento osservato in mare che coinvolga uno scarico di idrocarburi o la presenza in mare di idrocarburi (art. 4§1, lett. b). Nel caso di una nave, il rapporto va inoltrato al più vicino Stato costiero e nel caso dell'unità *offshore*, allo Stato costiero alla cui giurisdizione la stessa è soggetta. Analoghi obblighi di rapportazione devono essere previsti per le persone incaricate dei porti e degli impianti che trattano idrocarburi, per le navi e aeromobili incaricati della sorveglianza e per ogni altro ufficiale competente nonché per i piloti dell'aviazione civile (art. 4§1, lett. c), d) ed e).

I rapporti devono essere effettuati in conformità ai requisiti e alle linee guida sviluppate dall'IMO (art. 4§1). Una volta ricevuto un rapporto, o delle informazioni su un inquinamento, lo Stato deve valutare l'evento per determinare se si tratta di un "incidente inquinante da idrocarburi" nonché la sua natura, la sua estensione e le sue possibili conseguenze, informandone senza indugio gli Stati i cui interessi possono essere coinvolti dal-

l'incidente. Le informazioni fornite agli Stati devono comprendere quelle su ogni misura adottata o che si intende adottare per far fronte all'incidente. Quando la gravità dell'inquinamento lo giustifica, gli Stati sono tenuti a informare l'IMO, direttamente o, ove opportuno, attraverso le organizzazioni regionali o altri meccanismi istituiti (art. 5).

Gli Stati parte della convenzione sono, inoltre, tenuti (art. 6):

- a istituire dei sistemi nazionali di preparazione e di risposta agli incidenti. Tali sistemi devono includere:
  - la designazione delle autorità nazionali competenti,
  - la designazione dei punti di contatto operativi per la ricezione e la trasmissione dei rapporti sull'inquinamento da idrocarburi e dell'autorità abilitata a fornire e a richiedere assistenza,
  - un Piano nazionale di emergenza per la preparazione e la risposta agli incidenti che comprenda le relazioni operative con i vari organismi, pubblici e privati, coinvolti e che sia sviluppato tenendo in considerazione le linee guida dell'organizzazione.
- ad organizzare e a disporre, nel quadro delle proprie capacità, singolarmente o attraverso la cooperazione bilaterale o multilaterale e, ove opportuno, in collaborazione con l'industria petrolifera, l'armamento, le autorità portuali e altri soggetti, di:
  - un quantitativo minimo, prestabilito e commisurato ai rischi, di materiale per la lotta agli sversamenti di idrocarburi,
  - un programma di esercitazioni per l'organizzazione delle azioni di intervento e la formazione del personale,
  - piani dettagliati e strumenti di comunicazione finalizzati alla risposta agli incidenti disponibili in modo permanente,
  - un meccanismo per il coordinamento della risposta in caso di incidente che consenta anche di mobilitare le risorse necessarie.
- a fornire all'IMO informazioni aggiornate concernenti: le modalità di comunicazione delle emergenze e le zone sotto la responsabilità delle autorità; il materiale per la risposta agli inquinamenti e i servizi di esperti che potrebbero essere disponibili ad altri Stati su richiesta; il Piano nazionale di emergenza.

Una significativa parte della convenzione è dedicata all'assistenza e alla cooperazione tecnica e scientifica tra le Parti nella preparazione e nella risposta alle emergenze, per la quale gli Stati si impegnano:

- a fornire, nella misura dei loro mezzi e disponibilità di risorse, servizi di consulenza, supporto tecnico e materiale per far fronte ad un incidente inquinante da idrocarburi, su richiesta di una Parte a rischio o danneggiata e qualora la gravità dell'incidente lo giustifichi, nonché ad agevolare l'arrivo e l'utilizzazione nel proprio territorio di aerei, navi e mezzi impegnati nella lotta all'inquinamento derivante da un incidente (art. 7),
- a promuovere lo scambio dei risultati dei programmi di ricerca e sviluppo volti a migliorare le tecniche esistenti di preparazione e di lotta contro l'inquinamento da idrocarburi, anche creando collegamenti tra istituti di ricerca; a promuovere lo svolgimento periodico di colloqui internazionali sulla materia e ad incoraggiare l'elaborazione di norme

sulla compatibilità delle tecniche e del materiale per la lotta agli inquinamenti (art. 8),

- a fornire, alle Parti che lo richiedono, assistenza tecnica per la formazione del personale, la disponibilità delle tecnologie, degli equipaggiamenti e degli impianti necessari, la facilitazione di ulteriori provvedimenti ed intese in materia di preparazione e risposta e per l'avvio di programmi congiunti di ricerca e sviluppo (art. 9).

L'annesso alla convenzione, relativo al rimborso delle spese di assistenza, stabilisce che - a meno che vi sia un accordo bilaterale o multilaterale o che le Parti interessate non decidano altrimenti di comune accordo - ciascuno Stato parte prende a proprio carico i costi delle misure che ha adottato per far fronte all'inquinamento, conformemente alle seguenti disposizioni:

I) se il provvedimento è stato adottato da una Parte su richiesta formale di un'altra Parte, la Parte richiedente rimborserà alla Parte che fornisce assistenza i costi di tali misure. La Parte richiedente può annullare la sua richiesta in qualsiasi momento, ma in tal caso essa sosterrà i costi già sostenuti o impegnati dalla Parte che fornisce l'assistenza;

II) se le misure sono state adottate da una Parte di propria iniziativa, essa sosterrà i costi di tali misure.

I costi delle misure prese da una Parte su richiesta di un'altra saranno calcolati in modo equo, conformemente alle leggi ed alla prassi in materia di rimborso di tali costi dello Stato che fornisce assistenza.

La Parte che richiede assistenza e la Parte che la fornisce debbono cooperare per concludere ogni azione di richiesta di indennizzo e, a tal fine, tengono in debito conto i regimi giuridici esistenti. Se l'azione così esercitata non consente il rimborso totale delle spese incorse nell'operazione di assistenza, la Parte che ha richiesto l'assistenza può chiedere a quella che la fornisce di rinunciare al rimborso di spese al di là delle somme indennizzate o di ridurre i costi. Essa può inoltre ugualmente chiedere di soprassedere al rimborso di tali spese e, nell'esaminare questa richiesta, le Parti che forniscono assistenza tengono debitamente conto dei bisogni dei Paesi in via di sviluppo.

Le disposizioni della convenzione non possono essere interpretate nel senso di pregiudicare in alcun modo i diritti delle Parti di recuperare da terzi il costo delle misure adottate per far fronte all'inquinamento o alle minacce di inquinamento in base ad altre disposizioni e regole applicabili del diritto nazionale ed internazionale.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Attuazioni internazionali:

- Risoluzione della Conferenza n. 1, che precisa i riferimenti della convenzione ad altri strumenti o atti elaborati dall'IMO.
- Risoluzione della Conferenza n. 2, sull'attuazione provvisoria della convenzione prima della sua entrata in vigore.
- Risoluzione della Conferenza n. 3, sull'attuazione anticipata dell'art. 12 relativo alle funzioni e attività istituzionali assegnate all'IMO dalla convenzione.
- Risoluzione della Conferenza n. 4, sull'attuazione dell'art. 6 relativo ai sistemi nazio-

nali e regionali di preparazione e risposta.
- Risoluzione della Conferenza n. 5, sulle scorte di equipaggiamenti per combattere gli inquinamenti da idrocarburi.
- Risoluzione della Conferenza n. 6, sulla promozione dell'assistenza tecnica.
- Risoluzione della Conferenza n. 7, sullo sviluppo e l'implementazione di un programma di addestramento per la preparazione e la risposta agli incidenti che causano un inquinamento da idrocarburi.
- Risoluzione della Conferenza n. 8, sul miglioramento dei servizi di salvataggio.
- Risoluzione della Conferenza n. 9, sulla cooperazione tra Stati e assicuratori.
- Risoluzione della Conferenza n. 10, sull'ampliamento dell'ambito della convenzione alle sostanze pericolose e nocive.
- "Guidance manual on the assessment and reinstatement of environmental damage following marine oil spills", IMO/UNEP, 1995.
- "Guidelines on oil spill dispersant application including environmental considerations", IMO/UNEP, 1995.
- "Field guide for oil spill response in tropical waters", IMO, 1997.
- "Manual on oil pollution", IMO, 1998 e successivi aggiornamenti.
- "Manual on chemical pollution", IMO, 1999.
- "Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans", IMO, 2001.
- "Guidance on managing seafood safety during and after oil spills", IMO/FAO, 2003.
- "Bioremediation in marine oil spills", IMO, 2004.
- In materia di linee guida per i piani di emergenza e per la rapportazione navale, vedi: Convenzione Marpol 73/78 e suo Annesso I, schede n. 5 e n. 6, Attuazioni internazionali.

Note

Sul tema della responsabilità e della compensazione dei danni da incidente si rinvia agli accordi internazionali in materia, non trattati dal presente volume: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969), International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971), International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (2001), Protocol on the Establishment of a Supplementary Fund for Oil Pollution Damage (2003).

Testi su web

Il testo in lingua inglese è disponibile nella Banca dati del *Center for International Earth Science Information Network (CIESIN)* della Columbia University (USA):
http://sedac.ciesin.org/entri/texts/oil.pollution.preparedness.1990.html

Il testo non ufficiale in lingua italiana è disponibile nella banca dati del sito della Confederazione Svizzera: http://www.admin.ch/ch/i/rs/0_814_290/index.html

Protocollo sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in caso di incidenti inquinanti da sostanze pericolose e nocive

Londra, 15 marzo 2000

Titolo ufficiale:	"Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000"
Denominazione abbreviata:	OPRC-HNS Protocol
Lingue:	Arabo, cinese, francese, inglese, russo, spagnolo
Depositario:	Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte:	25 Stati - Australia, Chile, China, Colombia, Denmark, Ecuador, Egypt, Estonia, France, Germany, Greece, Japan, Liberia, Malta, Mexico, Netherlands, Poland, Portugal, Republic of Korea, Singapore, Slovenia, Spain, Sweden, Syrian Arab Republic, Uruguay, Vanuatu.
Entrata in vigore:	14 giugno 2007. L'entrata in vigore era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di almeno 15 Stati (art. 15).
Ratifica dell'Italia:	Non ratificata.
Entrata in vigore per l'Italia:	Non entrata in vigore.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario del Protocollo OPRC-HNS e svolge le attività previste per l'esercizio di tali funzioni (art. 17).

Circa le ulteriori funzioni assegnate all'IMO, il protocollo ricalca le disposizioni della Convenzione OPRC attribuendo all'organizzazione un decisivo ruolo di coordinamento in

materia di informazione, educazione, formazione, servizi e assistenza tecnica in caso di incidente che coinvolge sostanze pericolose e nocive (art. 10) (vedi scheda n. 17).

Articolato e principali contenuti

Il Protocollo OPRC-HNS è composto da 18 articoli e da un annesso relativo al rimborso delle spese di assistenza.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

Il protocollo si applica alle navi battenti bandiera degli Stati parte, con l'eccezione delle unità *offshore*, e ai porti e agli impianti che trattano sostanze pericolose e nocive, intesi come quei porti o impianti che caricano o scaricano tali sostanze dalle navi (art. 2§3 e art. 3§1 e §2). Il protocollo non fornisce una definizione di "nave".

Non si applica alle navi da guerra, alle navi ausiliarie e alle altre navi di proprietà o gestite da uno Stato mentre sono utilizzate per attività governative di carattere non commerciale. Per tali navi le Parti si impegnano a far sì che esse agiscano per quanto possibile in maniera compatibile con il protocollo (art. 1§3).

A.2. Inquinanti considerati:

Le "sostanze pericolose e nocive", definite come qualsiasi sostanza, diversa dagli idrocarburi, che, se introdotta nell'ambiente marino, può costituire un pericolo per la salute umana, danneggiare le risorse e la vita marina, deteriorare le attrattive dei luoghi o interferire con gli altri usi legittimi del mare (art. 2§2).

B) Principali disposizioni

Nel Protocollo OPRC-HNS gli Stati parte si impegnano ad adottare, singolarmente o congiuntamente, ogni misura adeguata ai fini della preparazione e della risposta a un incidente inquinante da sostanze pericolose e nocive (art. 1§1).

Per "incidente inquinante da sostanze pericolose e nocive" si intende un evento, o una serie di eventi aventi la medesima origine, incluso un incendio od un'esplosione, che dia luogo, o possa dar luogo, ad uno scarico di sostanze pericolose e nocive e costituisca, o possa costituire, una minaccia per l'ambiente marino, per la costa o per gli interessi a questa collegati di uno o più Stati e che richieda un intervento d'emergenza o un'altra risposta immediata (art. 2§1).

Ai sensi del protocollo ciascuno Stato parte è tenuto ad esigere che le navi battenti la propria bandiera abbiano a bordo un piano di emergenza per l'inquinamento da sostanze pericolose e nocive e che i comandanti delle navi seguano le procedure per la rapportazione in caso di incidente. Sia i piani che le procedure devono essere conformi alle disposizioni applicabili delle convenzioni sviluppate dall'IMO in vigore per lo Stato parte. I piani di emergenza per le unità *offshore* - che includono impianti galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico - sono regolati dalla legislazione nazionale e dai sistemi di

gestione ambientale delle imprese e sono escluse dall'applicazione delle relative disposizioni del protocollo (art. 3§1).

Ciascuno Stato impone, inoltre, alle autorità o ai gestori di porti o impianti che trattano sostanze pericolose e nocive, di disporre di un piano di emergenza per gli incidenti inquinanti che coinvolgono sostanze pericolose e nocive, coordinato con il sistema nazionale di preparazione e risposta e approvato dall'autorità nazionale competente (art. 3§2).

Gli Stati parte del protocollo sono, inoltre, tenuti (art. 4):

- a istituire dei sistemi nazionali di preparazione e di risposta agli incidenti. Tali sistemi devono includere:
  - la designazione delle autorità nazionali competenti;
  - la designazione dei punti di contatto operativi per la ricezione e la trasmissione dei rapporti sull'inquinamento da sostanze pericolose e nocive e dell'autorità abilitata a fornire e a richiedere assistenza;
  - un Piano nazionale di emergenza per la preparazione e la risposta agli incidenti che comprenda le relazioni operative con i vari organismi, pubblici e privati, coinvolti e che sia sviluppato tenendo in considerazione le linee guida dell'organizzazione.
- a organizzare e disporre, nel quadro delle proprie capacità, singolarmente o attraverso la cooperazione bilaterale o multilaterale, e, ove opportuno, in collaborazione con le industrie di sostanze pericolose e nocive, l'armamento, le autorità portuali e altri soggetti, di:
  - un quantitativo minimo, prestabilito e commisurato ai rischi, di materiale per la risposta agli incidenti inquinanti;
  - un programma di esercitazioni per l'organizzazione delle azioni di risposta e la formazione del personale;
  - piani dettagliati e strumenti di comunicazione per la risposta agli incidenti disponibili in modo permanente;
  - un meccanismo per il coordinamento della risposta in caso di incidente che consenta anche di mobilitare le risorse necessarie.
- a fornire all'IMO informazioni aggiornate concernenti: le modalità di comunicazione delle emergenze e le zone sotto la responsabilità delle autorità; il materiale per la risposta agli inquinamenti e i servizi di esperti che potrebbero essere resi disponibili ad altri Stati su richiesta; il Piano nazionale di emergenza.

Ulteriori disposizioni sono dedicate all'assistenza e alla cooperazione tecnica e scientifica tra le Parti nella preparazione e nella risposta alle emergenze, per la quale gli Stati si impegnano:

- a fornire, nella misura dei loro mezzi e disponibilità di risorse, servizi di consulenza, supporto tecnico e materiale per far fronte ad un incidente inquinante, su richiesta di una Parte a rischio o danneggiata e qualora la gravità dell'incidente lo giustifichi, nonché ad agevolare l'arrivo e l'utilizzazione nel proprio territorio di aerei, navi e mezzi impegnati nella lotta all'inquinamento derivante da un incidente (art. 5);
- a promuovere lo scambio dei risultati dei programmi di ricerca e sviluppo volti a migliorare le tecniche esistenti di preparazione e di lotta contro l'inquinamento, anche creando collegamenti tra istituti di ricerca; a promuovere lo svolgimento periodico di

colloqui internazionali sulla materia e ad incoraggiare l'elaborazione di norme sulla compatibilità delle tecniche e del materiale per la lotta agli inquinamenti (art. 6);

- a fornire, alle Parti che lo richiedono, assistenza tecnica per la formazione del personale, la disponibilità delle tecnologie, degli equipaggiamenti e degli impianti necessari, la facilitazione di ulteriori provvedimenti ed intese in materia di preparazione e risposta e per l'avvio di programmi congiunti di ricerca e sviluppo (art. 7).

Infine, l'annesso al protocollo ripete le disposizioni della Convenzione OPRC in materia di rimborso delle spese di assistenza per gli interventi di risposta ad incidenti che coinvolgono sostanze pericolose o nocive. A meno dell'esistenza di un accordo bilaterale o multilaterale o che le Parti interessate non decidano altrimenti di comune accordo, ciascuno Stato parte prende a proprio carico i costi delle misure che ha adottato per far fronte all'inquinamento, conformemente alle seguenti disposizioni:

I) se il provvedimento è stato adottato da una Parte su richiesta formale di un'altra Parte, la Parte richiedente rimborserà alla Parte che fornisce assistenza i costi di tali misure. La Parte richiedente può annullare la sua richiesta in qualsiasi momento, ma in tal caso essa sosterrà i costi già sostenuti o impegnati dalla Parte che fornisce l'assistenza;

II) se le misure sono state adottate da una Parte di propria iniziativa, essa sosterrà i costi di tali misure.

I costi delle misure prese da una Parte su richiesta di un'altra saranno calcolati in modo equo, conformemente alle leggi ed alla prassi in materia di rimborso di tali costi dello Stato parte che fornisce assistenza.

La Parte che richiede assistenza e la Parte che la fornisce debbono cooperare per concludere ogni azione di richiesta di indennizzo e, a tal fine, tengono in debito conto i regimi giuridici esistenti. Se l'azione così esercitata non consente il rimborso totale delle spese incorse nell'operazione di assistenza, la Parte che ha richiesto l'assistenza può chiedere a quella che la fornisce di rinunciare al rimborso di spese al di là delle somme indennizzate o di ridurre i costi. Essa può inoltre ugualmente chiedere di soprassedere al rimborso di tali spese e nell'esaminare questa richiesta, le Parti che forniscono assistenza tengono debitamente conto dei bisogni dei Paesi in via di sviluppo.

Le disposizioni del protocollo non possono essere interpretate nel senso di pregiudicare in alcun modo i diritti delle Parti di recuperare da terzi il costo delle misure adottate per far fronte all'inquinamento o alle minacce di inquinamento in base ad altre disposizioni e regole applicabili del diritto nazionale ed internazionale.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

Nessun emendamento

Attuazioni internazionali:

- Risoluzione della Conferenza n. 1, sull'accesso alla Convenzione OPRC e sulla ratifica e prima attuazione del Protocollo HNS.

- Risoluzione della Conferenza n. 2, sull'entrata in vigore della Convenzione internazionale sulla responsabilità e il risarcimento dei danni connessi al trasporto di sostanze pericolose e nocive via mare, 1996.
- Risoluzione della Conferenza n. 3, sulla promozione dell'assistenza tecnica.
- Risoluzione della Conferenza n. 4, sullo sviluppo e l'attuazione di un programma di formazione per la preparazione e la risposta a incidenti inquinanti da sostanze pericolose e nocive.
- Risoluzione della Conferenza n. 5, sulla cooperazione tecnica.
- Risoluzione della Conferenza n. 6, sull'attuazione anticipata dell'art. 10 del Protocollo relativo alle funzioni dell'organizzazione in materia di informazione, formazione, servizi e assistenza tecnica.
- "Manual on chemical pollution", IMO, 1999.
- "Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans", IMO, 2001.
- In materia di linee guida per i piani di emergenza e per la rapportazione navale, vedi: Convenzione Marpol 73//8 e suoi annessi I e II, schede n. 5, n. 6 e n. 7, Attuazioni internazionali

Note

Il Protocollo ha origine dalla Risoluzione n. 10 della Conferenza sulla cooperazione internazionale sulla preparazione e la risposta agli inquinamenti da idrocarburi, che invitava l'IMO ad avviare il lavoro per sviluppare uno strumento giuridico che estendesse il campo d'applicazione della Convenzione OPRC (scheda n. 17) alle sostanze pericolose e nocive.

Le sostanze pericolose e nocive coperte dal Protocollo sono definite in maniera più ampia e generale rispetto ad altre convenzioni e, in particolare, alla Convenzione internazionale sulla responsabilità e il risarcimento dei danni connessi al trasporto di sostanze pericolose e nocive via mare (HNS Convention, 1996) e al Protocollo sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da sostanze diverse dal petrolio (scheda n. 16).

Sul tema della responsabilità e della compensazione dei danni da incidente si rinvia agli accordi internazionali in materia, non trattati dal presente volume: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969), International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971), International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (1996), International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (2001), Protocol on the Establishment of a Supplementary Fund for Oil Pollution Damage (2003).

Testi su web

Il testo in lingua inglese è disponibile sul sito dell'*Australasian Legal Information Institute*: www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/notinforce/2003/9.html

Il testo non ufficiale in lingua italiana è disponibile sui siti specializzati in diritto dei trasporti e della navigazione, http://www.fog.it/legislaz/londra-2000.htm

Convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti delle navi
Nairobi, 18 maggio 2007

Titolo ufficiale: "Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007"
Denominazione abbreviata: WRC 2007
Lingue: Arabo, cinese, inglese, francese, russo, spagnolo
Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 1 Stato - Nigeria.
Entrata in vigore: Non entrata in vigore. L'entrata in vigore della convenzione è prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di almeno 10 Stati (art. 18).
Ratifica dell'Italia: Non ratificata.
Entrata in vigore per l'Italia: Non entrata in vigore.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)
4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della WRC 2007 e svolge le attività collegate all'esercizio di tali funzioni (art. 20).

Inoltre, al Segretario va notificata la volontà dello Stato parte di estendere l'applicazione della convenzione ai relitti situati nel suo mare territoriale (art. 3§2) nonchè le informazioni inerenti il sistema di certificazione obbligatoria previsto dalla convenzione e in particolare, quelle sulle responsabilità, le condizioni ed i termini temporali della delega di poteri effettuata da uno Stato parte ad una istituzione o ad un'organizzazione riconosciuta per il rilascio del certificato, il ritiro di tale delega e i suoi termini (art. 12§3). Ulteriori notifiche al Segretario sono previste in caso di esenzione dall'obbligo di detenzione a bordo del certificato, alle condizioni e nei casi previsti dall'art. 12§13.

Articolato e principali contenuti

Il testo della WRC 2007 è composto da 21 articoli e da un annesso contenente il modello del certificato che attesta l'esistenza di assicurazione o altra garanzia finanziaria per la rimozione dei relitti.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

La convenzione si applica ai relitti di navi, derivanti da un incidente marittimo, situati nell'area della convenzione stessa.

Per "relitto" si intende una nave affondata o arenata e ogni sua parte incluso ogni oggetto che si trova o si trovava a bordo nonché ogni oggetto perso in mare da una nave affondata, arenata o alla deriva in mare nonché una nave che sta per affondare o arenarsi, o è ragionevole che lo faccia, quando non sono ancora state adottate misure efficaci per assisterla (art. 1§4).

Per "nave" si intende ogni tipo di imbarcazione in ogni modo operante nell'ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i mezzi a cuscino d'aria, i sommergibili, le costruzioni galleggianti nonchè le piattaforme galleggianti tranne quando queste stanno operando in loco nell'esplorazione, sfruttamento o produzione di risorse minerali del sottofondo marino (art. 1§2).

Per "incidente marittimo" si intende una collisione di navi, un arenamento o un altro incidente della navigazione, o un altro evento a bordo di una nave o esterno ad essa, dal quale derivi un danno materiale o una minaccia imminente di danno materiale ad una nave o al suo carico (art. 1§3).

L'"area della Convenzione" (art. 1§1) è la Zona Economica Esclusiva di uno Stato parte istituita in conformità con il diritto internazionale o, nel caso di uno Stato parte che non l'avesse istituita, un'area al di là e adiacente il mare territoriale determinata dallo Stato stesso che si estenda non oltre 200 miglia marine dalle linee di base da cui è misurato il mare territoriale.

Gli Stati possono estendere l'applicazione della WRC 2007 ai relitti situati nel loro territorio, incluso il mare territoriale, e sono tenuti in tal caso a notificare l'estensione al Segretario generale dell'IMO (art. 3§2). A tali relitti non si applicano le disposizioni della convenzione richiamate dall'art. 4§4 (vale a dire gli artt. 2§4, 9§1, 9§5, 9§7, 9§8, 9§9, 9§10, 15) e l'art. 9§4 si applica subordinatamente alla legislazione nazionale.

Inoltre, l'estensione non pregiudica i diritti e gli obblighi dello Stato parte nel suo mare territoriale inerenti misure diverse dalla localizzazione, dalla segnalazione e dalla rimozione dei relitti. A tali diverse misure non si applicano (art. 3§2) le disposizioni sulla responsabilità del proprietario (art. 10), quelle sulle eccezioni a tale responsabilità (art. 11) e quelle sull'obbligatorietà dell'assicurazione o di altra garanzia finanziaria (art. 12).

Infine, la convenzione non si applica alle misure prese in base alla Convenzione inter-

nazionale del 1969 sull'intervento in alto mare in caso di incidenti che portano a inquinamenti da petrolio o al relativo Protocollo del 1973 (art. 4§1; vedi schede n. 15 e 16).

A.2. Inquinanti considerati:

I relitti delle navi che costituiscono un pericolo nell'area della convenzione (art. 2§1). Si intende per "pericolo" ogni condizione o minaccia che costituisce un rischio o impedimento alla navigazione o da cui possono ragionevolmente derivare gravi conseguenze nocive per l'ambiente marino o danni alle coste o agli interessi collegati di uno o più Stati (art. 1§5).

B) Principali disposizioni

La Convenzione WRC detta norme internazionali uniformi per la rimozione di relitti e il rimborso dei relativi costi. Uno Stato parte può adottare misure in conformità con la convenzione in relazione alla rimozione di un relitto che costituisca un pericolo situato nell'area della Convenzione (art. 2§1).

Le misure che vengono adottate dallo "Stato interessato" - vale a dire quello nella cui area della Convenzione è situato il relitto (art. 1§10) - devono essere proporzionate al pericolo che esso rappresenta (art. 2§2), non devono andare oltre quanto sia ragionevolmente necessario per rimuovere il relitto e devono cessare non appena questo sia stato rimosso; le stesse misure non devono interferire innecessariamente con i diritti e gli interessi di altri Stati, inclusi quelli dello "Stato del registro della nave" (vale a dire lo Stato dove la nave è registrata o, in caso di nave non registrata, lo Stato di bandiera - art. 1§11) nonché con quelli di ogni persona fisica o giuridica coinvolta (art. 2§3).

Gli Stati parte sono tenuti a far sì che i comandanti o gli "operatori" (come individuati dall'art. 1§9) delle navi che battono la loro bandiera trasmettano senza indugio un rapporto allo Stato interessato se la loro nave è coinvolta in un incidente marittimo da cui è derivato un relitto (art. 5). Tali rapporti devono includere le informazioni necessarie allo Stato interessato per determinare se il relitto rappresenta un pericolo e, in particolare: la sua esatta localizzazione; il tipo, le dimensioni e le caratteristiche costruttive del relitto; la natura del danno al relitto e le sue condizioni; la natura e i quantitativi del carico e di ogni sostanza pericolosa e nociva; i volumi e la tipologia di idrocarburi a bordo, inclusi i carburanti e gli olii lubrificanti.

Una volta venuto a conoscenza della presenza di un relitto lo Stato interessato deve, con urgenza, utilizzare ogni mezzo praticabile per avvisare i naviganti e gli altri Stati coinvolti della sua natura e della sua posizione. Ove lo Stato interessato determini - tenendo in considerazione criteri individuati (art. 6) - che il relitto costituisce un pericolo, deve compiere tutti i passi possibili per garantire la sua esatta localizzazione (art. 7§2) e per segnalare il relitto conformemente al sistema di boe internazionalmente accettato in uso nell'area e dandone pubblicità con altri mezzi appropriati, incluse le carte nautiche (art. 8).

Al fine di facilitare la rimozione, lo Stato interessato che determini che il relitto costituisce un pericolo deve darne immediata informazione allo Stato del registro della nave e

al proprietario registrato e procedere ad una consultazione con gli altri Stati coinvolti sulle misure da prendere. Allo Stato interessato deve essere fornita la prova dell'esistenza dell'assicurazione obbligatoria o di altra garanzia finanziaria di cui all'art. 12.

Il relitto che lo Stato interessato determini come pericolo deve essere rimosso dal proprietario registrato (art. 9§2). Prima di procedere in tal senso, lo Stato interessato può impartire istruzioni circa le condizioni della rimozione necessarie ad assicurare che si proceda conformemente alle considerazioni sulla sicurezza e sulla protezione dell'ambiente marino (art. 9§4).

Lo Stato interessato deve stabilire un termine per la rimozione tenendo in considerazione la natura del pericolo. Di tale termine va informato per iscritto il proprietario registrato includendo espressamente la specifica che, in caso di non ottemperanza, lo Stato procederà alla rimozione a spese del proprietario stesso (art. 9§6).

Qualora sia necessario un intervento immediato, lo Stato interessato, dopo aver informato lo Stato del registro della nave e il proprietario registrato, può rimuovere il relitto con i mezzi più funzionali e veloci a disposizione (art. 9§7) informandone per iscritto il proprietario registrato (art. 9§6, lett. c).

Il proprietario registrato è interamente responsabile dei costi per la localizzazione, la segnalazione e la rimozione dei relitti a meno che non provi che l'incidente marittimo cui è conseguito il relitto (art. 10):

(a) derivi da un atto di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile;
(b) derivi interamente da un atto o da una omissione di terzi realizzata con l'intento di causare un danno;
(c) derivi interamente da una negligenza o da un'altra azione illegittima di un Governo o di un'autorità responsabile per il mantenimento dei sistemi di illuminazione o degli altri aiuti alla navigazione nell'esercizio di tale funzione.

Il proprietario registrato non è responsabile dei costi di localizzazione, segnalazione e rimozione qualora tale responsabilità sia in conflitto con quella prevista dalle seguenti convenzioni internazionali, sempre che queste ultime siano applicabili ed in vigore: la International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969), la International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (1996), la Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy (1960), la Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage (1963) o le norme nazionali sulla limitazione della responsabilità per danni nucleari, l'International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (2001) (art. 11§1). Nella misura in cui le azioni prese ai sensi della convenzione siano considerabili quali assistenza e salvataggio, si applicano per la loro quantificazione e compensazione le relative regole nazionali e convenzioni internazionali (art. 11§2).

Gli Stati parte sono tenuti a disporre l'obbligo di assicurazione o di altra garanzia finanziaria a copertura della responsabilità che discende dalla convenzione per tutti i proprietari registrati di navi che battono la loro bandiera di stazza lorda superiore a 300

tonnellate (art. 12§1). L'ammontare dell'assicurazione o della garanzia deve essere pari ai limiti di responsabilità previsti dal regime nazionale o internazionale applicabile al caso specifico e corrispondere al massimo a quello determinato sulla base dell'art. 6(1)(b) della Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims del 1976 (art. 12§1).

Un apposito certificato attestante l'esistenza di tale assicurazione o garanzia, conformemente alle norme della convenzione, deve essere rilasciato dallo Stato di registro della nave per le navi registrate in uno Stato parte o dall'autorità competente di qualsiasi Stato parte per le navi non registrate in nessuno degli Stati parte. Gli Stati parte vietano l'operatività alle navi battenti la loro bandiera sprovviste di tale certificato (art. 12§11).

Il certificato deve essere conforme al modello di cui all'annesso alla convenzione e deve contenere alcune informazioni tassativamente elencate (art. 12§2). Altre specificazioni del regime internazionale dei certificati e alcuni elementi essenziali che governano la procedura di risarcimento sono specificati dall'art. 12.

Il diritto al recupero dei costi sostenuti si estingue se nessuna azione viene avviata entro tre anni dal momento in cui viene determinato il pericolo e, in ogni caso, nessuna azione può essere intentata passati sei anni dal verificarsi dell'incidente marittimo cui è conseguito il relitto (art. 13).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

Nessun emendamento

Attuazioni internazionali:

- "Resolution on compulsory insurance certificates under existing maritime liability conventions, including the Nairobi International convention on the removal of wrecks, 2007", Risoluzione della International Conference on the Removal of Wrecks, documento IMO LEG/CONF.16/20.
- "Resolution on promotion of technical co-operation and assistance", Risoluzione della International Conference on the Removal of Wrecks, documento IMO LEG/CONF.16/20.
- "International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention - International Safety Management (ISM) Code", Risoluzione IMO A.741(18) e successive modifiche, per la definizione di "operatore della nave".

Note

Alcune disposizioni della WRC 2007 rinviano ad altri strumenti giuridici internazionali e, in particolare:

- all'art. 6(1)(b) della Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, del 1976, per la determinazione dell'ammontare massimo dell'assicurazione/garanzia finanziaria obbligatoria delle navi battenti bandiera degli Stati parte (art. 12§2),
- all'ISM Code (vedi *supra* Principali modifiche e attuazioni internazionali) per la definizione di "operatore della nave".

Sotto il profilo dell'attuazione internazionale, in base alla Risoluzione della International Conference on the Removal of Wrecks, il Legal Committee dell'IMO sta sviluppando un modello unico per le certificazioni previste dalle convenzioni internazionali in materia di responsabilità e risarcimento.

Testi su web

Il testo ufficiale della WRC 2007 è disponibile sul sito della Convenzione di Basilea: http://www.basel.int/ships/abandonment/wrc.pdf

Protocollo per la cooperazione nella lotta contro l'inquinamento del mare Mediterraneo causato da petrolio e da altre sostanze pericolose in situazioni di emergenza

Barcellona, 16 febbraio 1976

Titolo ufficiale:	"Protocol concerning Co-operation in Combating Pollution of the Mediterranean Sea by Oil and other Harmful Substances in cases of Emergency"
Denominazione abbreviata:	Mediterranean Emergency Protocol
Lingue:	Arabo, francese, inglese, spagnolo
Depositario:	Spagna

Stato (6 ottobre 2009)

Stati Parte:	20 Stati e la Comunità europea - Albania, Algeria, Bosnia & Herzegovina, Croatia, Cyprus, European Community, Egypt, France, Greece, Israel, Italy, Lebanon, Libya, Malta, Monaco, Morocco, Slovenia, Spain, Syria, Tunisia, Turkey.
Entrata in vigore:	12 febbraio 1978. L'entrata in vigore del protocollo, regolata dalla Convenzione sulla protezione del mar Mediterraneo dall'inquinamento (art. 27§3), era prevista 30 giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica e adesione da parte di almeno 6 Stati.
Ratifica dell'Italia:	Legge 25 gennaio 1979, n. 30 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla salvaguardia del mar Mediterraneo dall'inquinamento, con due protocolli e relativi allegati, adottata a Barcellona il 16 febbraio 1976" in S.O. alla G.U. n. 40 del 9 febbraio 1979. Notificata il 3 febbraio 1979.
Entrata in vigore per l'Italia:	5 marzo 1979.

Organizzazione internazionale di riferimento

United Nations Environment Programme/Mediterranean Action Plan (UNEP/MAP)

48 Vassileos Konstantinou Avenue, 11635 Atene - Grecia
Tel: +30 210 72 73 100/123
Fax: +30 210 72 53 196/7
E-mail: unepmedu@unepmap.gr
Sito internet: http://www.unepmap.org

Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC)

Manoel Island GZR 03 Gzira - Malta
Tel: +356 21 337296/7/8
Fax: +356 21 339951
E-mail: rempec@rempec.org
Sito internet: http://www.rempec.org

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

L'UNEP svolge, ai sensi della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Barcelona Convention, art. 13), le funzioni di Segretariato del protocollo. Il programma delle NU prepara e indice, ogni due anni, le riunioni ordinarie delle Parti, insieme a quelle della convenzione, e riunioni straordinarie in ogni momento, su sua iniziativa o di almeno tre Stati parte. L'UNEP esamina ogni questione o richiesta di informazione presentata dalle Parti, le consulta sulle questioni riguardanti il protocollo e assicura il coordinamento con gli altri organismi internazionali competenti.

L'Emergency Protocol assegna, inoltre, al REMPEC, centro regionale per le emergenze istituito dall'UNEP e amministrato dall'IMO, una serie di funzioni a sostegno della cooperazione tra gli Stati parte nella preparazione e nella risposta a emergenze inquinanti nel Mediterraneo.

Il REMPEC aiuta la circolazione tra le Parti delle informazioni sulle autorità responsabili degli interventi di emergenza e sui punti di contatto operativi, coinvolgendo, a condizione di reciprocità, anche gli Stati costieri che non sono Parti del protocollo (art. 6§2). Il centro svolge un ruolo anche in relazione allo scambio delle informazioni contenute nei rapporti sugli inquinamenti da incidente e sugli avvistamenti di sversamenti (art. 8§2) nonché al confronto tra le Parti sulle valutazioni delle emergenze e sulle misure che si intende adottare o che sono state adottate (art. 9§2).

In caso di incidente, il REMPEC fa circolare le richieste di assistenza e, previo consenso delle Parti, coordina i mezzi di risposta a disposizione nel caso non vi sia accordo sull'organizzazione delle operazioni (art. 10).

Il protocollo richiama esplicitamente anche il ruolo dell'IMO, che deve essere informata dalle Parti di ogni azione presa nel corso della lotta a un incidente inquinante al fine di salvaguardare la vita umana e, nella misura possibile, la nave stessa (art. 10§2).

La versione aggiornata del protocollo accresce il ruolo del centro regionale (vedi scheda n. 21).

Articolato e principali contenuti

L'Emergency Protocol è composto da 13 articoli e da un annesso relativo ai contenuti del rapporto da effettuare in caso di incidente inquinante o di avvistamento di un ingente inquinamento.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

L'area geografica di applicazione del protocollo è quella del mar Mediterraneo come definita all'art. 1 della Convenzione di Barcellona per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo: le acque marittime del Mediterraneo e dei golfi e mari che esso racchiude, delimitato a occidente dal meridiano che passa per il faro di capo Sparta, all'entrata dello stretto di Gibilterra, e ad oriente, dai limiti meridionali dello stretto dei Dardanelli, tra i fari di Mehemetcik e di Kumkale. L'applicazione può essere estesa alle aree costiere così come definite da ciascuna Parte contraente sul proprio territorio.

Il Protocollo non fornisce una definizione di nave.

A.2. Inquinanti considerati:

Il petrolio o altre sostanze nocive (art. 1). Il protocollo contiene disposizioni riguardanti anche le sostanze nocive contenute in colli, container merci o in casse da trasporto stradale e ferroviario (art. 5).

B) Principali disposizioni

Gli Stati parte si impegnano a cooperare nell'adottare le misure necessarie in caso di pericolo grave ed imminente per l'ambiente marino, la costa o gli interessi connessi di uno o più Stati parte, causato dalla presenza di ingenti quantità di petrolio o di altre sostanze nocive dovuta a cause accidentali o all'accumulo di piccole quantità di scarichi che inquinano o minacciano di inquinare l'area di applicazione del protocollo (art. 1).

Per "interessi connessi" si intendono, tra gli altri, le attività nelle acque costiere, nei porti e negli estuari, inclusa la pesca, la capacità di attrattiva turistica e storica dell'area, inclusi gli sport acquatici e le funzioni ricreative, la salute delle popolazioni costiere, la preservazione delle risorse viventi (art. 2).

A tal fine, gli Stati si impegnano a mantenere, singolarmente o attraverso la coopera-

zione bilaterale o multilaterale, piani di emergenza e mezzi per la lotta all'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze nocive inclusi equipaggiamenti, mezzi navali, aeromobili e personale preparato per l'emergenza (art. 3).

Le Parti si impegnano a trasmettersi reciprocamente e a comunicare al centro regionale - il REMPEC - informazioni su (art. 6§1):

- l'organismo o le autorità nazionali responsabili per la lotta all'inquinamento da petrolio o da altre sostanze nocive competenti per la ricezione dei rapporti e per le misure di assistenza tra le Parti;
- le nuove soluzioni o misure per combattere ed evitare gli inquinamenti nonché i relativi programmi di ricerca.

Gli Stati debbono anche sviluppare e attuare, singolarmente o a livello bilaterale o multilaterale, attività di monitoraggio dell'area del mare Mediterraneo al fine di ottenere informazioni più precise possibile circa la presenza di ingenti quantità di petrolio o di sostanze nocive (art. 4).

Ciascuno Stato è tenuto a far si che i comandanti delle navi battenti la propria bandiera e i piloti degli aeromobili registrati nel proprio territorio facciano rapporto - nel più breve tempo possibile e seguendo le specifiche dell'allegato - allo Stato interessato o al centro regionale su:

- ogni incidente che causi o possa causare un inquinamento;
- la presenza, le caratteristiche e l'estensione di ogni versamento osservato di petrolio o di altra sostanza nociva in mare che costituisca una seria ed immediata minaccia per l'ambiente marino o per gli interessi connessi di uno o più Stati parte (art. 8§1).

Le informazioni contenute nei rapporti devono essere comunicate dallo Stato che le ha ricevute o dal centro regionale alle Parti che potrebbero essere coinvolte dall'inquinamento (art. 8§2). Le Parti hanno il dovere di coordinare l'utilizzo di mezzi di comunicazione in maniera adeguata alle esigenze di speditezza dell'informazione. Il REMPEC è dotato di mezzi di comunicazione adeguati a partecipare a tale coordinamento e a svolgere le funzioni che gli sono assegnate (art. 7).

Di fronte ad un grave e imminente pericolo di inquinamento ciascuno Stato parte deve effettuare le necessarie valutazioni sulla natura e la gravità dell'emergenza o dell'incidente e dell'evoluzione dell'inquinamento, adottare tutte le misure praticabili per evitarne o ridurne gli effetti inquinanti, darne immediata comunicazione alle altre Parti, direttamente o attraverso il REMPEC, nonché proseguire, per quanto possibile, nell'osservazione della situazione comunicandone i risultati (art. 9§1).

In caso di rilascio o perdita in mare di sostanze nocive contenute in colli, container o casse per il trasporto su strada o ferrovia, le Parti si impegnano a cooperare, nella misura praticabile, per il salvataggio ed il recupero di tali sostanze (art. 5).

Nella lotta all'inquinamento o ad una sua minaccia, ogni Parte può richiedere assistenza alle altre, direttamente o attraverso il REMPEC, che comprenda la consulenza di esperti o la disponibilità di prodotti, mezzi o impianti. Le Parti sono tenute ad impegnarsi al massimo per fornire tale assistenza. Qualora non si raggiunga un accordo tra le Parti coinvolte sul coordinamento delle operazioni, questo può essere svolto con il loro consenso dal REMPEC (art. 10).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

Il Protocollo non ha subito modifiche.

Attuazione internazionale:

Per i principali atti adottati a livello internazionale in relazione all'attuazione del protocollo vedi successiva scheda n. 21, Attuazioni internazionali.

Note

Il Mediterranean Emergency Protocol è uno dei sette protocolli, relativi a specifiche forme di inquinamento o di tutela ambientale, della Convenzione per la protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento (Barcelona Convention, 1976) insieme alla quale è stato adottato. La convenzione è stata promossa dal Regional Seas Programme dell'UNEP e ne sono parte gli Stati rivieraschi della regione. Nel 1995 la convenzione quadro è stata completamente rivista e nel 2002 è stato adottato un nuovo Protocollo sulla prevenzione e le emergenze nel Mediterraneo destinato a sostituire, nelle relazioni tra le Parti contraenti ad entrambi gli strumenti, il protocollo del 1976 (scheda n. 21).

Per quanto riguarda la cooperazione sub-regionale sul tema delle emergenze prevista dal protocollo del 1976, questa si è sviluppata, per il mare Adriatico, attraverso la commissione trilaterale mista Italia, Croazia e Slovenia collegata agli accordi Osimo e, per il mar Tirreno, con l'accordo tra Italia, Francia e Monaco per la protezione delle zone costiere del Mediterraneo (RAMOGE). In entrambi i casi si è giunti alla condivisione di piani di emergenza e connesse attività di livello sub-regionale.

Lo scenario della cooperazione mediterranea sulle emergenze deve anche tenere conto dell'affermarsi di una politica marittima dell'Unione Europea e delle funzioni assegnate in materia dalla Comunità europea, Parte del protocollo, alla Agenzia europea di sicurezza marittima (EMSA).

Testi su web

Il testo ufficiale in lingua inglese è disponibile sul sito dell'UNEP/MAP e su quello del REMPEC:
http://www.unepmap.org
http://www.rempec.org

Protocollo sulla cooperazione per la prevenzione dell'inquinamento da navi e, in situazioni di emergenza, la lotta all'inquinamento del mar Mediterraneo

La Valletta, 25 gennaio 2002

Titolo ufficiale:	"Protocol concerning Co-operation in Preventing Pollution from Ships and, in cases of Emergency, Combating Pollution of the Mediterranean Sea"
Denominazione abbreviata:	Prevention and Emergency Protocol
Lingue:	Arabo, francese, inglese, spagnolo
Depositario:	Spagna

Stato (6 ottobre 2009)

Stati Parte:	11 Stati e la Comunità europea - Croatia, Cyprus, European Community, France, Greece, Malta, Monaco, Montenegro, Slovenia, Spain, Syria, Turkey.
Entrata in vigore:	17 marzo 2004. L'entrata in vigore del Protocollo, regolata dalla Convenzione sulla protezione del mar Mediterraneo dall'inquinamento (originario art. 27§3 - art. 33§3 nuovo testo), era prevista 30 giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica e adesione da parte di almeno 6 Stati. A partire dalla sua entrata in vigore, il protocollo sostituisce, nelle relazioni tra le Parti che hanno ratificato entrambi gli strumenti, il precedente Protocollo del 1976 per la cooperazione nella lotta contro l'inquinamento del mar Mediterraneo causato da petrolio e da altre sostanze nocive in situazioni di emergenza (scheda n. 20).
Ratifica dell'Italia:	Non ratificato.
Entrata in vigore per l'Italia:	Non entrato in vigore.

Organizzazione internazionale di riferimento

United Nations Environment Programme/ Mediterranean Action Plan (UNEP/MAP)

48 Vassileos Konstantinou Avenue, 11635 Atene - Grecia
Tel: +30 210 72 73 100/123
Fax: +30 210 72 53 196/7
E-mail: unepmedu@unepmap.gr
Sito internet: http://www.unepmap.org

Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC)

Manoel Island GZR 03 Gzira - Malta
Tel: +356 21 337296/7/8
Fax: +356 21 339951
E-mail: rempec@rempec.org
Sito internet: http://www.rempec.org

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

L'UNEP svolge, ai sensi della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo (Barcelona Convention, art. 13), le funzioni di Segretariato del protocollo. Il Programma delle NU prepara e indice, ogni due anni, le riunioni ordinarie delle Parti, insieme a quelle della convenzione, e riunioni straordinarie in ogni momento, su sua iniziativa o di almeno tre Stati parte. L'UNEP esamina ogni questione o richiesta di informazione presentata dalle Parti, le consulta sulle questioni riguardanti il protocollo e assicura il coordinamento con gli altri organismi internazionali competenti.

Il protocollo assegna, inoltre, al REMPEC, centro regionale per le emergenze istituito dall'UNEP e amministrato dall'IMO, una serie di funzioni a sostegno dell'attuazione del Protocollo. Il centro regionale cura, sulla base delle informazioni ricevute dalle Parti, le relazioni sull'attuazione del protocollo da sottoporre alle riunioni ordinarie e, in particolare, presenta ogni due anni una relazione sui piani di emergenza e tutte le altre misure adottate dalle Parti per la prevenzione e la risposta agli incidenti inquinanti (art. 4). Il centro sottopone all'approvazione delle Parti un modello standard di rapporto da effettuare in caso di incidente inquinante (art. 9§8).

Inoltre il REMPEC, come nella precedente versione del protocollo, cura la raccolta e la

circolazione delle informazioni tra le Parti ed è dotato di mezzi di comunicazione adeguati allo scopo (art. 8). Le informazioni sono quelle relative a: i sistemi nazionali di risposta, coinvolgendo, a condizione di reciprocità, anche gli Stati costieri che non sono Parti del protocollo; gli eventuali ulteriori accordi conclusi nel quadro del protocollo (art. 7§2 e §3); i rapporti trasmessi dagli operatori in caso di incidente inquinante o di inquinamenti che minacciano l'ambiente marino (art. 9§6); le valutazioni effettuate e le misure prese da uno Stato parte in caso di incidente inquinante (art. 10§1, lett. c). Il centro deve essere, inoltre, informato dagli Stati delle misure adottate per la ricezione delle navi in difficoltà nei porti e luoghi di rifugio (art. 16).

Il REMPEC fornisce assistenza, su richiesta di uno Stato parte, sulle misure da adottare per assicurare che siano rispettati gli obblighi di rapporto sugli incidenti inquinanti e sugli inquinamenti (art. 9§2) e le procedure di emergenza nelle acque territoriali (art. 11§3); il centro assiste gli Stati parte anche nello sviluppo di accordi sub-regionali tesi a facilitare l'attuazione del protocollo (art. 17). In caso di incidente, il centro aiuta anche la circolazione delle richieste di assistenza e, previo il consenso delle Parti, coordina i mezzi di risposta a disposizione nel caso non vi sia accordo sull'organizzazione delle operazioni (art. 12).

Il Prevention and Emergency Protocol assegna esplicitamente un ruolo anche all'IMO, che deve essere informata dalle Parti delle misure prese per assicurare che le navi in navigazione nelle acque territoriali rispettino gli obblighi di notifica degli incidenti inquinanti e degli inquinamenti che minacciano l'ambiente, le coste o gli interessi collegati di uno o più Stati parte (art. 9§2) nonché delle procedure di emergenza (art. 11§3). L'organizzazione viene informata, direttamente o tramite il REMPEC, anche di ogni azione presa dalle Parti nel corso della lotta a un incidente inquinante per salvaguardare la vita umana e, nella misura possibile e privilegiando la minimizzazione degli impatti ambientali, la nave stessa (art. 10§2).

Articolato e principali contenuti

Il Prevention and Emergency Protocol è composto da 25 articoli.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi e spazi marini cui si applica:

L'area geografica di applicazione del protocollo è quella del mar Mediterraneo come definita all'art. 1 della Convenzione di Barcellona per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo: le acque marittime del Mediterraneo e dei golfi e mari che esso racchiude, delimitato a occidente dal meridiano che passa per il faro di capo Sparta, all'entrata dello stretto di Gibilterra, e ad oriente dai limiti meridionali dello stretto dei Dardanelli, tra i fari di Mehemetcik e di Kumkale. L'applicazione può essere estesa alle aree costiere così come definite da ciascuna Parte contraente sul proprio territorio.

Il protocollo non fornisce una definizione di nave.

A.2. Inquinanti considerati:

Il petrolio e le sostanze pericolose e nocive. Per "sostanze pericolose e nocive" si intende ogni sostanza diversa dal petrolio che, se introdotta nell'ambiente marino, è in grado di generare rischi per la salute umana, di nuocere alle risorse viventi e alla vita marina, di danneggiare le attrattive o di interferire con altri usi legittimi del mare (art. 1). Il protocollo contiene disposizioni riguardanti anche le sostanze nocive contenute in colli, container merci o in casse da trasporto stradale e ferroviario (art. 6).

B) Principali disposizioni

Gli Stati parte si impegnano a cooperare su due fronti: (a) quello dell'attuazione delle regole internazionali per la prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento dell'ambiente marino provocato da navi e (b) quello dell'adozione di ogni misura necessaria in caso di "incidenti inquinanti" (art. 3). In tale cooperazione, le Parti tengono in considerazione la partecipazione delle autorità locali, delle organizzazioni non governative e degli attori socio-economici.

Per "incidente inquinante" si intende un evento, o una serie di eventi aventi la medesima origine, che dia luogo, o possa dar luogo, ad uno scarico di idrocarburi e/o di sostanze pericolose e nocive e che costituisca, o possa costituire, una minaccia per l'ambiente marino, per la costa o per gli interessi a questa collegati di uno o più Stati e che richieda un intervento d'emergenza o un'altra risposta immediata (art. 1, lett. a).

Sul fronte della prevenzione dell'inquinamento da navi nel Mediterraneo, le Parti si impegnano ad adottare le misure, conformi al diritto internazionale, necessarie ad assicurare - in quanto Stati di bandiera, Stati del porto e Stati costieri e anche attraverso accordi bilaterali e multilaterali - l'effettiva attuazione delle convenzioni internazionali rilevanti (art. 4§2).

Le Parti sono anche tenute ad assicurare - singolarmente e attraverso la cooperazione bilaterale e multilaterale - che gli impianti portuali di ricezione siano adeguati alle esigenze delle navi, che il loro uso sia efficiente e che non causi alcun ritardo ingiustificato alle navi stesse (art. 14).

Per quanto riguarda la cooperazione sulle emergenze, le Parti si impegnano a stabilire e mantenere, singolarmente o attraverso la cooperazione bilaterale o multilaterale, piani d'intervento, mezzi e misure per prevenire e combattere gli incidenti inquinanti. I mezzi e le misure comprendono equipaggiamenti, mezzi navali, aeromobili e personale preparato per l'emergenza, l'adozione e attuazione dell'adeguata legislazione, il rafforzamento delle capacità di risposta agli incidenti inquinanti e la designazione di autorità nazionali responsabili (art. 4§1).

Ciascuno Stato è tenuto a far sì che i comandanti o gli altri responsabili delle navi battenti la propria bandiera e i piloti degli aeromobili registrati nel proprio territorio, notifichino alle autorità competenti e allo Stato costiero più vicino nel più breve tempo possibile e secondo le procedure internazionali applicabili (art. 9§1):

- ogni incidente che generi o possa generare uno scarico di petrolio o di sostanze pericolose e nocive;
- la presenza, le caratteristiche e le dimensioni di ogni versamento di petrolio o di sostanze pericolose e nocive, anche se trasportate in colli, osservato in mare che costi-

tuisca, o è probabile costituisca, una minaccia per l'ambiente marino, per la costa o per gli interessi connessi di uno o più Stati parte.

L'imposizione di obblighi di notifica riguarda anche i responsabili di impianti *offshore* sotto la giurisdizione di uno Stato parte, conformemente alle pertinenti disposizioni del Protocollo sulla protezione del Mediterraneo dall'inquinamento derivante dall'esplorazione e dallo sfruttamento della piattaforma continentale, del fondo marino e del suo sottosuolo (art. 9§4), nonché i responsabili dei porti e degli impianti e terminali (art. 9§3). Inoltre, obblighi di notifica degli inquinamenti sono previsti per tutte le navi in navigazione nelle rispettive acque territoriali (art. 9§2).

Ciascuno Stato parte esige che le navi battenti la propria bandiera abbiano a bordo un piano di emergenza anti-inquinamento conforme alla normativa internazionale e impone ai comandanti in caso di incidente di seguirne le procedure nonché di fornire le informazioni necessarie (art. 11§1 e §2). Le Parti adottano le misure necessarie affinché l'obbligo di avere a bordo il piano di emergenza riguardi anche tutte le navi in navigazione nelle rispettive acque territoriali (art. 11§3). Obblighi di disporre di piani di emergenza anti-inquinamento sono previsti anche per i porti e gli impianti e terminali di ricezione o scarico (art. 11§4).

Di fronte ad un inquinamento ciascuno Stato parte è tenuto a (art. 10):

- effettuare le necessarie valutazioni sulla sua natura, entità e possibili conseguenze e, se il caso, sulla direzione e la velocità di deriva del petrolio o delle sostanze pericolose e nocive;
- adottare tutte le misure praticabili per prevenire, ridurre e, per quanto possibile, eliminare gli effetti dell'inquinamento;
- informare immediatamente tutti gli Stati parte che possono essere interessati dall'inquinamento delle valutazioni e di ogni misura adottata o che si intende adottare, informando anche il centro regionale;
- continuare ad osservare la situazione il più a lungo possibile comunicando le relative informazioni.

Per quanto riguarda i rischi ambientali del traffico marittimo (art. 15) le Parti si impegnano, in conformità con le norme internazionali generalmente riconosciute e con il mandato dell'IMO, a valutare i rischi ambientali delle rotte utilizzate dal traffico marittimo e a ridurre i rischi di incidente o le relative conseguenze ambientali, anche attraverso apposite misure.

Sul medesimo fronte, le Parti si impegnano, inoltre, a definire strategie nazionali, regionali o sub-regionali per accogliere le navi in difficoltà che rappresentano una minaccia per l'ambiente marino in luoghi di rifugio, inclusi i porti (art. 16).

L'impegno al monitoraggio del Mediterraneo, singolarmente o attraverso la cooperazione bilaterale o multilaterale, ha delle finalità molto ampie: prevenire, individuare e combattere l'inquinamento e garantire il rispetto delle regole internazionali (art. 5).

Le Parti si trasmettono reciprocamente e comunicano al REMPEC le informazioni su (art. 7):

- l'organismo o le autorità nazionali responsabili per la lotta all'inquinamento da petrolio e da sostanze pericolose e nocive;
- le autorità nazionali competenti a ricevere i rapporti sugli inquinamenti e a gestire l'assistenza;
- le autorità nazionali preposte ad agire in nome dello Stato riguardo alle misure di assi-

stenza reciproca e di cooperazione tra le Parti;

- l'organismo o le autorità nazionali responsabili della prevenzione dell'inquinamento da navi e, in particolare, dell'attuazione delle regole e delle convenzioni internazionali, degli impianti portuali di ricezione e della sorveglianza degli scarichi illeciti ai sensi della Convenzione Marpol 73/78 e dei suoi annessi (schede da n. 5 a n. 11);
- la legislazione nazionale e le altre questioni aventi un impatto diretto sulla preparazione e la risposta all'inquinamento da petrolio e sostanze pericolose e nocive;
- nuovi modi per prevenire l'inquinamento da petrolio e sostanze pericolose e nocive, nuove misure di lotta, evoluzioni della tecnologia per il monitoraggio e lo sviluppo di programmi di ricerca.

Nell'applicazione del protocollo, infine, è fatto salvo il diritto delle Parti di adottare misure più rigorose o diverse, in conformità con il diritto internazionale (art. 20).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

Il protocollo non è stato modificato.

Attuazioni internazionali:

- "Guidelines for co-operation in combating marine oil pollution in the Mediterranean", 11 settembre 1987.
- "Action plan concerning the provision of adequate port reception facilities within the Mediterranean region", 19 dicembre 1991.
- "Principles and guidelines concerning co-operation and mutual assistance", 11 ottobre 1991.
- "Recommendation concerning the reimbursement of costs of assistance", 11 ottobre 1991.
- "Mediterranean Assistance Unit for combating accidental marine pollution", 12-15 ottobre 1993.
- "Guidelines for the use of dispersants for combating oil pollution at sea in the Mediterranean region", 12-15 ottobre 1993.
- "Guidelines concerning the exchange of liaison officers between the Contracting Parties in case of response operations involving several States", 5-8 giugno 1995.
- "Guidelines concerning arrangements which might be made with a view to ensuring, in case of an accident, liaison between the governmental authorities and other interested parties", 5-8 giugno 1995.
- "Recommendations concerning decisions and actions which should be taken at the port, and at national and regional levels for preparedness for and response to maritime related accidents involving hazardous substances in Mediterranean port areas and their approaches", 5-8 giugno 1995.
- "Action plan for the protection of the marine environment and the sustainable development of the coastal areas of the Mediterranean", MAP Fase II, 10 giugno 1995.
- "Recommendations concerning marine pollution prevention and control", 11-14 novembre 2003.

- "Regional strategy for prevention of and response to marine pollution from ships", 30 settembre 2005.

Atti relativi al REMPEC:

- "Resolution 7 on the establishment of a regional oil-combating centre for the Mediterranean Sea", 16 febbraio 1976
- "Annex related to the objectives and functions of a regional centre for combating pollution of the Mediterranean by oil and other harmful substances", 6 ottobre 1989
- "Decision regarding the extension of REMPEC's mandate and functions", 12-15 ottobre 1993
- "Objectives and functions of a regional centre for the implementation of the Emergency Protocol", 14-17 novembre 2001

Note

Il *Prevention and Emergency Protocol* è destinato a sostituire la precedente versione del 1976 rispetto alla quale ha esteso il campo di applicazione alla prevenzione dell'inquinamento da navi.

Il protocollo è uno dei sette protocolli, relativi a specifiche forme di inquinamento o di tutela ambientale, della Convenzione per la protezione del mare Mediterraneo dall'inquinamento (Barcelona Convention, 1976) insieme alla quale è stato adottato. La convenzione è stata promossa dal Regional Seas Programme dell'UNEP e ne sono parte gli Stati rivieraschi della regione. Nel 1995 la convenzione quadro è stata completamente rivista.

Per quanto riguarda la cooperazione sub-regionale sul tema delle emergenze prevista dal protocollo del 1976, questa si è sviluppata, per quanto riguarda il mare Adriatico, attraverso la commissione trilaterale mista Italia, Croazia e Slovenia collegata agli accordi di Osimo e, per il mar Tirreno, con l'accordo tra Italia, Francia e Monaco per la protezione delle zone costiere del Mediterraneo (RAMOGE). In entrambi i casi si è giunti alla condivisione di piani di emergenza e connesse attività di livello sub-regionale.

Lo scenario della cooperazione mediterranea sulle emergenze deve anche tenere conto dell'affermarsi di una politica marittima dell'Unione Europea e delle funzioni assegnate in materia dalla Comunità europea, Parte del protocollo, alla Agenzia europea di sicurezza marittima (EMSA).

Testi su web

Il testo ufficiale in lingua inglese è disponibile sul sito dell'UNEP/MAP e su quello del REMPEC:

http://www.unepmap.org

http://www.rempec.org

SEZIONE 4

Misure internazionali per la protezione ambientale di specifici tratti di mare: l'evoluzione degli strumenti per la sicurezza marittima e la designazione di aree speciali e di aree marine particolarmente sensibili

Nota introduttiva

SCHEDA 22:
Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 (SOLAS 74)

SCHEDA 23:
Risoluzione IMO A.927(22) recante linee guida per la designazione di aree speciali ai sensi della Convenzione Marpol 73/78 e linee guida per l' identificazione e la designazione di aree marine particolarmente sensibili, 2001

Nota introduttiva

La Sezione 4 raccoglie le schede relative a due atti internazionali, la Convenzione Solas 74, accordo multilaterale ad applicazione globale sulla salvaguardia della vita umana in mare (scheda n. 22), e la Risoluzione A.927(22) del 2001 dell'Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale in materia di aree speciali e di aree marine particolarmente sensibili (scheda n. 23). Nonostante si tratti di atti notevolmente diversi dal punto di vista formale e materiale, sono qui considerati insieme perchè entrambi contengono disposizioni che consentono di adottare misure internazionali sulla navigazione finalizzate a proteggere l'ambiente di tratti di mare specifici e delimitati.

Il caposaldo della libertà dei mari, fondamentale tra l'altro per lo svolgimento di liberi commerci internazionali, ha condizionato per molto tempo un diritto del mare tradizionalmente riferito più all'uso che allo spazio marino. Nei secoli, le pretese degli Stati di influenzare o possedere spazi, beni e risorse del mare adiacenti ai loro territori hanno progressivamente eroso tale principio. Il diritto internazionale si è evoluto, per un verso uniformando a livello mondiale i requisiti delle navi e del navigare al fine di garantire la libertà di navigazione rispetto all'adozione di standard nazionali disomogenei, per un altro arrivando a quel regime internazionale degli spazi marini oggi sancito dalla Convenzione quadro di Montego Bay sul diritto del mare[1].

A partire dall'ultimo trentennio del XX secolo, la necessità di proteggere l'ambiente marino ha costituito la motivazione di numerose rivendicazioni confliggenti con la libertà dei mari. Rispetto al diritto preesistente, nella Convenzione del 1982 sul diritto del mare il potere degli Stati costieri di agire per la protezione delle proprie coste e risorse marine è significativamente aumentato e alla protezione e preservazione dell'ambiente marino è riservata una intera parte[2]. Nella convenzione, i regimi del mare territoriale, della zona economica esclusiva, dell'alto mare, degli stretti utilizzati per la navigazione internazionale e via dicendo, si differenziano notevolmente per il diverso equilibrio tra i poteri dello Stato costiero e della bandiera in materia di ambiente che ivi si stabilisce. E le norme e regole internazionali sugli impatti ambientali della navigazione, nonché i lavori delle organizzazioni internazionali competenti, costituiscono un concreto ago della bilancia di tali diversi equilibri[3].

Le evoluzioni del diritto internazionale del mare non hanno tuttavia eliminato le rivendi-

---

[1] *Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Montego Bay, 1982) ratificata dall'Italia con Legge 2 dicembre 1994, n. 689.*

[2] *Convenzione di Montego Bay, "Part XII - Protection and preservation of the marine environment", artt. da 192 a 237. Per il commentario della Parte XII, vedi M. H. Nordquist, A. Yankov, N. R. Grandy, S. Rosenne (eds), "United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Volume IV - Articles 192 to 278 - Final Act, Annex VI", Martinus Nijhoff Publishers, 1991.*

[3] *Sul tema vedi, tra gli altri: V. Starace, "La protezione dell'ambiente marino nella convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare" in V. Starace (a cura di), "Diritto internazionale e protezione dell'ambiente marino", Giuffrè 1983. Vedi anche le considerazioni svolte nella Nota introduttiva alla Sezione 2 del presente volume.*

cazioni degli Stati per tutelare beni e interessi nazionali rispetto all'uso internazionale della navigazione. E, progressivamente, nel diritto internazionale dell'ambiente sono stati sviluppati strumenti giuridici e dichiarazioni che stabiliscono impegni internazionali per la tutela di risorse, ecosistemi e tratti marini di particolare pregio o vulnerabilità[4]. A tali pressioni la comunità marittima ha risposto adeguando - *rebus sic stantibus* per il regime internazionale degli spazi marini - alcuni strumenti internazionali o elaborandone di nuovi. Ne sono derivate disposizioni o procedure che consentono di approvare, su iniziativa dello Stato/degli Stati interessati, requisiti ambientali della navigazione internazionale che sono riferiti a spazi marini particolari - per le loro esigenze di tutela - e delimitati - per confini diversi da quelli tradizionalmente stabiliti nel mare. La procedura è uniforme a livello internazionale ma il mare, in ragione delle sue qualità e vulnerabilità, non lo è più.

In questa prospettiva si vuole considerare il primo atto schedato nella sezione, la Convenzione Solas 74 (scheda n. 22), principale accordo multilaterale in vigore in materia di salvaguardia della vita umana in mare. A differenza degli altri accordi internazionali raccolti in questo volume - che hanno come obiettivo primario la protezione dell'ambiente marino - la Solas nasce con una finalità diversa, quella di evitare, o quantomeno di ridurre, le perdite in termini economici e di vite umane collegate a eventuali incidenti in mare[5]. E' solo a seguito delle modifiche apportate al suo capitolo V, intitolato alla sicurezza della navigazione, che è stata riconosciuta giuridicamente la capacità in termini di protezione dell'ambiente di strumenti sino ad allora finalizzati alla prevenzione degli incidenti in mare (misure sulle rotte, procedure di rapportazione navale e VTS). Tali strumenti, che si applicano a tratti di mare definiti, possono ora essere proposti a protezione di aree il cui ambiente necessita di particolare tutela. Si segnala peraltro che la Solas è, tuttora, l'unico accordo in materia di sicurezza marittima[6] che contenga un riferimento esplicito alla protezione dell'ambiente.

Anche il secondo atto internazionale riportato in questa sezione - la Risoluzione dell'Assemblea dell'IMO A.927(22) (scheda n. 23) - stabilisce e specifica procedure attraverso le quali gli Stati possono proporre l'adozione di misure internazionali sulla navigazione calibrate sulle esigenze di aree marine che necessitano di particolare tutela e che, a tal fine, vengono delimitate e "designate". Si tratta di "aree speciali", dove le misure sono quelle già stabilite da alcuni annessi alla Convenzione Marpol 73/78 (vedi Sezione 2) e di "aree marine particolarmente sensibili" dove le misure sono individuate e proposte dagli Stati che chiedono la designazione.

L'evoluzione degli strumenti per la sicurezza marittima e le recenti finalità ambientali. Il rischio è intrinseco alla navigazione e, sin dall'antichità, è parte costitutiva del suo fascino. Fino a che la navigazione si è svolta prevalentemente sottocosta, la necessità di strumenti giuridici per evitare i rischi del navigare, per le persone e per i beni, è stata poco avvertita. I Romani, che pure in alcuni porti limitavano la navigazione ai periodi con le migliori condizioni climatiche, affrontarono il tema dei rischi d'incidente soprattutto sviluppando cri-

---

[4] *Cfr. ad es. la Convenzione sulla diversità biologica (Rio de Janeiro, 1992) o il Protocollo sulle aree specialmente protette e la diversità biologica del Mediterraneo (Barcellona, 1995).*

[5] *Vale la pena qui accennare che gli accordi multilaterali riuniti nella Sezione 3 del volume, pur trattando anch'essi di emergenze marittime, le affrontano sotto il diverso profilo della prevenzione e/o minimizzazione degli inquinamenti collegati. Anche negli accordi sulla prevenzione dell'inquinamento da navi - raccolti nella Sezione 2 - si possono rintracciare disposizioni sulla prevenzione degli inquinamenti per cause accidentali: vedi ad es. scheda n. 6, relativa all'Annesso I Convenzione Marpol 73/78.*

[6] *Si intende qui sicurezza nel significato del termine inglese "safety", che si differenzia da quello di "security".*

teri per ripartire tra comandante e proprietario delle merci le eventuali perdite derivate dagli alleggerimenti della nave resi necessari da condizioni di navigazione critiche.

Con l'espansione dei commerci via mare e nel quadro di una ancora debole evoluzione tecnica, i finanziatori delle spedizioni, pur di realizzare i maggiori profitti possibili, aumentarono gradualmente le pressioni sui comandanti delle navi perché affrontassero condizioni di carico e di navigazione sempre più rischiose. Di fronte al crescere di questo fenomeno si registrarono anche le prime espressioni regolative: nel XIII secolo, Venezia, Cagliari, Pisa, Barcellona, Marsiglia, Genova adottarono regole sui limiti di carico dei ponti, sul bordo libero, sulla portata massima delle navi, antesignane delle linee di massimo carico[7]. In alcuni casi, le regole iniziarono ad esser sorrette da sistemi di controllo e sanzione.

Tra il '500 e il '700, la Francia e alcune città della Lega anseatica iniziarono ad approntare visite ispettive finalizzate alla prevenzione di possibili incidenti legati al cattivo stato della nave o degli equipaggiamenti ma, per molto tempo ancora, la sicurezza del trasporto marittimo commerciale rimase affidata alle regole sulla compensazione e sulla protezione degli interessi finanziari degli armatori. Si diffuse, infatti, in questo periodo, il ricorso a strumenti che spostavano il rischio sulla figura dell'assicuratore.

Nel XIX secolo, con l'espansione dei traffici, del numero di navi e delle rotte utilizzate, legato anche al miglioramento tecnico della navigazione, si registrò un notevole incremento degli incidenti. Il mondo marittimo fece resistenza ad azioni di carattere amministrativo-pubblicistico ed i primi strumenti per affrontare le conseguenze negative degli incidenti furono di natura privatistica. Concezione diffusa dell'epoca era che il tema sicurezza rientrasse nell'interesse dello stesso proprietario della nave che, quindi, se ne sarebbe spontaneamente preoccupato. In questo quadro logico e a fronte della interessata resistenza del mondo dell'economia marittima il *laissez faire* fu la politica vincente. Le società di classifica, nate in questo periodo, assunsero il fondamentale ruolo di dispensatori delle informazioni necessarie agli assicuratori per valutare l'affidabilità dei vettori e i relativi costi.

La metà del XIX secolo registrò un sempre maggiore intervento degli Stati - a partire dal Regno Unito e dalla Francia - in ragione delle dimensioni di vera e propria industria nazionale assunte dal trasporto commerciale marittimo nonché delle connesse esigenze di uniformazione internazionale che solo gli Stati erano titolati a rappresentare. Le prime regolazioni nazionali stabilirono procedure ispettive, organismi e autorità, occupandosi anche di sicurezza della navigazione, di prevenzione delle collisioni, di condizioni di lavoro degli equipaggi, di dotazioni di bordo, di modalità di caricazione delle merci e di caratteristiche costruttive delle navi, ormai sempre più a vapore. Standard uniformi sull'illuminazione delle navi a vapore vennero concordati nel 1848 tra Gran Bretagna e Francia generando - grazie alla loro semplicità, funzionalità ed efficacia - un interesse così ampio da essere copiate ed adottate in breve tempo da molti altri Stati marittimi. Fu il primo di una serie di accordi tesi ad uniformare standard di navigazione e di comunicazione orientati alla sicurezza.

Alla più diffusa internazionalizzazione delle norme sulla sicurezza marittima si assiste nel corso del XX secolo, in ragione - come è stato rilevato[8] - del concorrere di alcuni fattori: la necessità di evitare l'anarchia nell'alto mare, i problemi posti dalla diversità delle certificazioni e delle condizioni

---

[7] *Oggi regolate a livello internazionale dalla Convention on Load Lines (1966).*

[8] *Vedi P. Boisson, "History of safety of navigation" in www.unoceanatlas.org, da cui è tratta in gran parte l'evoluzione storica delineata in questo paragrafo.*

per l'accesso delle navi nei porti, l'alterazione della concorrenza - in assenza di standard uniformi - in favore delle navi che correvano maggiori rischi su pressione di commercianti più spregiudicati.

Inoltre, il secolo in cui i viaggi transoceanici (anche di passeggeri) avviano il loro sviluppo esponenziale si apre con un disastro marittimo, quello del transatlantico *Titanic* nel 1912, il primo che viene documentato da mezzi di comunicazione in grado di raggiungere le masse. Anche sulla scia di questo clamore, nel 1914, su invito del governo della Gran Bretagna, viene convocata a Londra la prima Conferenza internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, alla ricerca di un accordo su standard di sicurezza uniformi sulle navi, la navigazione e i comportamenti di bordo. Ma la prima snella versione della convenzione non entrerà in vigore per l'aprirsi del primo conflitto mondiale. Nuove versioni dai contenuti sempre più dettagliati, nel 1929[9] e nel 1948, registreranno l'adesione di un numero crescente di Stati.

Comunque, anche nel secondo dopoguerra le preoccupazioni per le perdite commerciali connesse agli incidenti rimangono forti: nel 1958 secondo il Lloyd's Register of Shipping Casualty Returns il 48% delle perdite delle merci trasportate via mare (171.000 tonnellate lorde) era imputabile a collisioni (16%) o ad arenamenti ed incagli (32%)[10]; incidenti dovuti per la maggior parte ad errori di navigazione o a deficienze della nave. Non a caso nel 1958 l'Organizzazione intergovernativa consultiva sulla navigazione marittima (IMCO, oggi IMO) avvia il suo lavoro avendo tra i suoi scopi primari la facilitazione dell'elaborazione di norme internazionali sulla sicurezza della navigazione[11]. Per deliberare sulla materia l'organizzazione ha un Comitato per la sicurezza marittima - il "Maritime Safety Committee" - composto da tutti gli Stati membri[12]. Sin dalla sua prima convocazione, l'Assemblea dell'IMCO affronta la questione sicurezza accompagnando una quarta revisione delle norme internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare[13]; nel 1974 una quinta conferenza[14] approva il corposo testo della Convenzione Solas 74 - schedato in questa sezione - tuttora in vigore. Negli anni '70, si concluderanno in seno all'organizzazione i principali strumenti giuridici internazionali in materia di sicurezza marittima[15].

Come anticipato, fatta eccezione per la Solas 74, ad oggi nessuno degli strumenti di

---

[9] *La convenzione fu approvata in Italia con legge 31 marzo 1938 n. 718 ed entrò in vigore il 30 giugno 1938.*

[10] *Dati riportati in "IMO and the safety of navigation", Focus on IMO, gennaio 1998.*

[11] *Convention on the International Maritime Organization, fatta a Ginevra il 6 marzo 1948 ed entrata in vigore il 17 marzo 1958, art. 1: "The purposes of the Organization are: (a) (...) to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning the maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships (...)". Le finalità della prevenzione e del controllo dell'inquinamento dell'ambiente marino sono state aggiunte all'articolo nel 1975.*

[12] *Convention on the IMO, art. 28, lett. a): "The Maritime Safety Committee shall consider any matter within the scope of the Organization concerned with aids to navigation, construction and equipment of vessels, manning from a safety standpoint, rules for the prevention of collisions, handling of dangerous cargoes, maritime safety procedures and requirements, hidrographic information, log-books and navigational records, marine casualty investigation, salvage and rescue, and any other matters directly affecting maritime safety".*

[13] *All'origine della nuova revisione della Solas nel 1960 fu, tra l'altro, un altro grave disastro marittimo, l'affondamento dell'Andrea Doria. Il nuovo testo, adottato da una conferenza internazionale che vide la partecipazione di 46 Stati, entrato in vigore nel 1965, sancì l'obbligo del rilascio del certificato di sicurezza alle navi da carico in navigazione internazionale di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate.*

[14] *Conferenza internazionale indetta a Londra il 1 novembre 1974, vide la partecipazione di 70 Paesi.*

[15] *Tra i principali strumenti internazionali sulla sicurezza della navigazione ricordiamo, in ordine cronologico di adozione: l'International Convention on Load Lines (1966), l'International Convention for Safe Containers (CSC, 1972), la Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs, 1972), la Convention on the International Maritime Satellite Organization (1976), la International Convention for the Safety of Fishing Vessels (1977), l'International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW, 1978), l'International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR, 1979), l'International Convention on Salvage (1989), l'International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F, 1995).*

diritto internazionale marittimo riguardanti la sicurezza si ricollega esplicitamente alla finalità della protezione dell'ambiente marino. E' tuttavia evidente come il miglioramento della sicurezza marittima si rifletta sulla prevenzione degli inquinamenti di mari e oceani. Infatti, gli incidenti possono costituire - e costituiscono - significative fonti di inquinamento per il versamento in mare sia dei carichi trasportati che delle notevoli quantità di carburante necessario alla navigazione. Su dati riferiti al 1984 il Gesamp, gruppo di esperti delle Nazioni Unite sull'inquinamento marino, nell'imputare al trasporto marittimo il 44,44% dell'inquinamento dei mari ne riconduceva il 20% agli incidenti marittimi[16]. Dati più recenti forniti dalle categorie e relativi agli sversamenti di petrolio a livello mondiale evidenziano che le cause accidentali - quali collisioni, incagliamenti, cedimenti degli scafi, incendi ed esplosioni - sono all'origine dell'84% dei rilasci di petrolio superiori alle 700 tonnellate[17].

Il collegamento formale tra protezione dell'ambiente e strumenti per la sicurezza della navigazione è stato stabilito modificando il capitolo V della Convenzione Solas. Tale capitolo disciplina la proiezione internazionale di tre tipologie di strumenti comunemente utilizzati dagli Stati su tratti del loro mare territoriale: le misure sulle rotte *(ships' routeing)*, i sistemi di rapportazione navale *(reporting systems)* e i servizi di assistenza al traffico marittimo *(Vessel Traffic Services, VTS)*. Le modifiche intervenute hanno specificato che tali strumenti contribuiscono non solo e soltanto alla sicurezza della navigazione ma anche *sic et simpliciter* alla protezione dell'ambiente[18]. La finalità ambientale così riconosciuta muta la logica e la pratica degli strumenti sulla sicurezza, a cominciare dal merito delle valutazioni politiche e tecniche che ne sono alla base, riflettendosi anche sulle competenze istituzionali da coinvolgere.

Per inquadrare l'uso che gli Stati possono fare di tali strumenti o misure è utile ricordare che, in base alla Convenzione di Montego Bay, lo Stato costiero può adottare nel suo mare territoriale leggi e regolamenti sul diritto di passaggio inoffensivo delle navi straniere relativamente alla "sicurezza della navigazione e la regolazione del traffico marittimo"[19]. Correlativamente, le navi straniere hanno l'obbligo di ottemperare a tali leggi e regolamenti se questi sono adottati in conformità con la convenzione stessa, con le "altre regole di diritto internazionale" - tra cui la Solas - nonché con le "regole internazionali generalmente accettate in materia di prevenzione delle collisioni in mare"[20]. In particolare, quando l'adozione di rotte marittime, di corridoi di traffico o di schemi di separazione del traffico (tutte *routeing measures*) nel mare territoriale è necessaria per la sicurezza della navigazione, gli Stati possono obbligare al loro utilizzo le navi straniere e può esser chiesto di limitare il passaggio a tali corridoi alle navi maggiormente "pericolose"[21].

---

[16] *Cfr. D. Schmidt Etkin, M. Nauke, J. Koefoed, P. Johnston, P. Wells, J. Campbell, T. Meyer, C. Grey, "Estimates of oil entering the marine environment in the past decade: Gesamp working group 32 project", 1999 International Oil Spill Conference, Seattle, 8-11 March 1999.*

[17] *Statistiche ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Limited) riferite a dati 1974-2008. Su www.itopf.com.*

[18] *La formula utilizzata dagli emendamenti alla Solas è la medesima per le regole V/10 ("ships' routeing"), V/11 ("ships reporting systems") e V/12 ("Vessel Traffic Services", VTS): strumenti che "contribuiscono [...] alla protezione dell'ambiente marino, alla salvaguardia della vita umana in mare o alla sicurezza ed efficienza della navigazione" (traduzione nostra).*

[19] *Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Montego Bay, 1982), art. 21§1, lett. a) - Laws and regulations of the coastal State relating to innocent passage.*

[20] *Convenzione di Montego Bay, art. 21§4. Tra tali regole la COLREGs.*

[21] *Sono citate, in particolare, le navi cisterna, le navi a propulsione nucleare e le navi con carichi nucleari, di sostanze o materiali inerentemente pericolosi o nocivi. Nella designazione dei corridoi e schemi di separazione, lo Stato costiero deve tenere in considerazione le raccomandazioni dell'organizzazione internazionale competente (l'IMO), le vie usate consuetudinariamente per la navigazione internazionale, le speciali caratteristiche delle navi e i canali e la densità del traffico ed è tenuto a segnalarli sulle carte nautiche cui va data adeguata pubblicità. Convenzione di Montego Bay, art. 22 - Sea lanes and traffic separation schemes in the territorial sea.*

Diversa la situazione nella Zona Economica Esclusiva (o assimilata n.d.a.), dove, ai sensi della Convenzione di Montego Bay, il potere dello Stato costiero non ha rilievo in relazione alla sicurezza marittima[22] ma sì in relazione - come visto - alla giurisdizione in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino[23]. E proprio in relazione a particolari necessità di protezione di tratti di mare in questa zona, la convenzione prevede una procedura di approvazione internazionale attraverso la quale gli Stati costieri possono adottare misure speciali di protezione dall'inquinamento da navi, comprese le "navigational practices"[24] [25].

Tornando alle disposizioni della Solas, la convenzione prevede che l'uso da parte delle navi di misure sulle rotte[26] adottate e implementate dagli Stati in accordo con le linee guida ed i criteri sviluppati dall'IMO[27] è, in linea di principio, raccomandato, ma può anche essere reso obbligatorio (per tutte le navi, per particolari categorie di navi o per le navi che trasportano determinati carichi)[28]. I Governi dovrebbero sottoporre le loro proposte all'IMO per l'adozione. Nel caso non procedano in tal senso la Solas comunque li incoraggia a tenere in considerazione le linee guida sviluppate dall'organizzazione[29].

Il secondo strumento previsto dalla Solas che contribuisce alla protezione dell'ambiente marino è l'adozione di sistemi di *reporting* delle navi[30]. Questi, se adottati e implementati secondo le linee guida ed i criteri sviluppati dall'IMO, possono essere resi obbligatori per le tutte le navi, per alcune loro tipologie o per determinati carichi. La Solas stabilisce infatti che il comandante di una nave è tenuto a conformarsi ai requisiti di un tale sistema ove approvato conformemente alla regola V/11 (che prevede l'adozione internazionale) e quindi a fare rapporto all'autorità competente su ogni informazione richiesta[31].

In terzo luogo, possono essere inspirati anche alle sole finalità di protezione dell'ambiente i servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS)[32]. I Governi si impegnano ad accordarsi per istituire tali servizi quando il volume del traffico o il grado di rischio lo giustifichi ma, a differenza di quanto previsto per i precedenti due strumenti, l'uso di VTS può essere reso obbligatorio su navi straniere solo in aree all'interno del mare territoriale di uno Stato parte.

A seguito del riconoscimento del contributo in termini di tutela ambientale delle tre tipologie di misure descritte realizzata dalla Convenzione Solas, si è andata delineando una prassi degli Stati tesa ad inserirle e combinarle con altre misure sulla protezione dell'in-

---

[22] *Fatta eccezione per sicurezza delle installazioni e isole artificiali sulle quali ha giurisdizione di cui all'art. 60 della Convenzione di Montego Bay.*

[23] *Convenzione di Montego Bay, art. 56 - Rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone, para 1, lett. b) iii).*

[24] *Convenzione di Montego Bay, art. 211(6).*

[25] *Nell'alto mare è lo Stato della bandiera ad essere tenuto a garantire, tra l'altro, l'osservanza sulle proprie navi delle "regole internazionali sulla sicurezza della vita umana in mare e la prevenzione delle collisioni" oltre che l'adozione di una vasta serie di misure a garanzia della sicurezza in mare in senso ampio (relative alla costruzione ed equipaggiamento delle navi, all'uso di comunicazioni e segnalazioni, al lavoro marittimo). Convenzione di Montego Bay, art. 94 - Duties of the flag State.*

[26] *Ai sensi delle General Provisions on Ships' Routeing "routeing systems" sono: "Any system of one or more routes or routeing measures aimed at reducing the risk of casualties; it includes traffic separation schemes, two-way routes, recommended tracks, areas to be avoided, no anchoring areas, inshore traffic zones, roundabouts, precautionary areas and deep-water routes".*

[27] *Ai sensi della Solas, l'IMO è il solo organismo internazionale competente a sviluppare linee guida, criteri e regole di livello internazionale sulla materia (reg. V/10§2).*

[28] *Solas, reg. V/10§1.*

[29] *Solas, reg. V/10§4.*

[30] *La Solas fa riferimento ai sistemi di rapportazione diversi da quelli per l'assistenza e il salvataggio in mare coperti dalla Convenzione SAR 79, Solas reg. V/11.*

[31] *Solas, reg. V/11§7.*

[32] *Solas, reg. V/12.*

quinamento da navi nel quadro di una più ampia tutela internazionale di aree marine di particolare pregio e/o vulnerabilità.

La protezione fornita dalle aree speciali e dalle aree marine particolarmente sensibili. Dal 1991, delle linee guida approvate con Risoluzione dell'Assemblea degli Stati membri dell'IMO[33], hanno definito rilevanti aspetti - di merito e di procedura - di due opzioni per la protezione aggiuntiva di aree di mare dagli impatti della navigazione internazionale. Il testo registra la pressione avvertita dalla comunità marittima a fronte del proliferare di accordi che, pur non riguardando direttamente la navigazione, pongono obblighi internazionali di tutela di beni ed ecosistemi marini da inquinamenti che, di fatto, derivano anche dalle navi[34]. L'IMO ha quindi sviluppato la risoluzione, che tratta della designazione sia di "aree speciali" ai sensi della Convenzione Marpol 73/78 che di "aree marine particolarmente sensibili" (*Particularly Sensitive Sea Areas,* PSSAs).

Le "aree speciali" sono già previste dagli annessi I, II e V della Convenzione Marpol 73/78. In esse si applicano requisiti internazionali sulla navigazione e l'operatività delle navi più restrittivi rispetto a quelli fissati per la generalità degli spazi marini (per limitarne l'inquinamento, rispettivamente, da petrolio, da sostanze pericolose e da rifiuti). La risoluzione si propone di evitare una proliferazione ingiustificata di richieste di designazione da parte degli Stati.

A tal fine, le linee guida individuano quali sono le condizioni, i fattori e gli elementi che devono essere considerati in una proposta di designazione di una nuova area speciale e che giustificano la sua protezione ulteriore e differenziata. Il Marine *Environment Protection Committee* (MEPC) è identificato quale organo dell'IMO competente a ricevere e discutere la proposta dello Stato/degli Stati interessati. Sotto il profilo giuridico-formale, la designazione di una nuova area speciale avviene attraverso l'approvazione di un relativo emendamento dell'annesso alla Convenzione Marpol di riferimento.

La dimensione delle aree speciali non è predeterminata e può comprendere - e di fatto comprende - anche un intero mare chiuso o semichiuso. Data la sua vulnerabilità, il mare Mediterraneo è già stato designato quale area speciale ai sensi degli annessi I (inquinamento da petrolio) e V (inquinamento da rifiuti), quest'ultima entrata in vigore solo il 1° maggio 2009[35].

Per quanto riguarda, invece, la designazione di "aree marine particolarmente sensibili", tale possibilità è stata introdotta dalla risoluzione stessa. Una PSSA è un'area che necessita di una speciale protezione - attraverso l'azione dell'IMO - in ragione della sua significatività per riconosciute ragioni ecologiche, socio-economiche o scientifiche e in quanto può essere vulnerabile ai danni derivanti dalle attività di navigazione internazionale.

Sulla base delle linee guida, uno o più Stati membri dell'IMO possono proporre la desi-

---

[33] *Risoluzione A.720(17) del 1991 sostituita dalla Risoluzione A.927(22), integralmente rivista per la parte sulle aree sensibili dalla Risoluzione A.982(24).*

[34] *Risoluzione A.982(24), punto 1§3: "Many international and regional instruments encourage the protection of areas important for the conservation of biological diversity as well as other areas with high ecological, cultural, historical/archaeological, socio-economic or scientific significance. These instruments further call upon their Parties to protect such vulnerable areas from damage or degradation, including from shipping activities". E' da ricordare che i soggetti - amministrazioni nazionali di settore - e le sedi - organismi e organi internazionali - dei negoziati competenti per tali accordi sono diversi da quelli della comunità marittima che definisce le regole sulla navigazione e il trasporto. Vedi anche Nota introduttiva alla Sezione 2.*

[35] *Solo il 15 gennaio 2008 è stata presentata all'IMO da 17 Stati rivieraschi la dichiarazione sulla disponibilità di impianti di ricezione nei porti, necessaria per l'entrata in vigore dei requisiti più restrittivi. Vedi proposta presentata da Albania, Algeria, Croazia, Cipro, Egitto, Francia, Grecia, Italia, Libano, Malta, Monaco, Montenegro, Marocco, Slovenia, Spagna, Siria e Tunisia, Doc. IMO MEPC 57/7/2.*

gnazione di una PSSA e, insieme ad essa, l'adozione di concrete misure di protezione tarate sulla sua specifica vulnerabilità. Le modalità e i criteri per valutare sia la "significatività" dell'area sia la sua "vulnerabilità" sono definiti anch'essi dalla risoluzione, così come il canovaccio procedurale della discussione tra gli Stati, che si svolge nel quadro delle normali regole di funzionamento e di ripartizione delle competenze interne all'organizzazione.

La risoluzione funge dunque da guida per una decisione che, di fatto, è un vero e proprio negoziato tra gli Stati membri dell'organizzazione. In caso di approvazione, la designazione avviene con un atto dell'IMO, adottato sulla base del suo trattato istitutivo (Risoluzione del MEPC o dell'Assemblea).

In merito all'individuazione delle specifiche misure di protezione che possono essere associate ad una PSSA, le linee guida individuano tre possibilità[36].

La prima è che nell'ambito di una PSSA lo Stato proponente richieda la designazione della stessa o di un suo tratto come "area speciale" ai sensi degli annessi I, II o V della Convenzione Marpol 73/78 o come zona per il controllo delle emissioni ai sensi del suo Annesso VI. L'approvazione della misura ed il suo contenuto sono quindi regolati dall'annesso della Marpol cui si fa riferimento e si applicano inoltre i criteri aggiuntivi stabiliti dalle linee guida per la designazione delle aree speciali. All'interno di questa opzione di protezione le linee guida citano anche "l'adozione di speciali restrizioni per gli scarichi delle navi che operano nella PSSA" prefigurando la possibilità di restrizioni diverse da quelle attualmente previste dagli annessi per le aree speciali.

La seconda tipologia di misure contemplata attiene a strumenti tradizionalmente utilizzati per la sicurezza marittima. Ad una PSSA, o nei suoi pressi, possono essere associate, infatti, misure sulle rotte delle navi e sistemi di rapportazione navale ai sensi della Convenzione Solas (vedi *supra*) e in conformità con le *General Provisions on Ships' Routeing* e le *Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems*[37]. Anche in questo caso, quindi, la tipologia e le modalità di adozione delle misure sono quelle già definite nell'accordo multilaterale di riferimento e negli atti internazionali collegati.

In terzo luogo, per proteggere una PSSA, gli Stati possono chiedere lo sviluppo e l'adozione di altre misure internazionali, indirizzate a proteggere specifiche aree di mare dal danno ambientale derivante dalle navi, sempre che la loro base giuridica sia identificata. Si tratta di una dizione ampia e generale, mantenuta nel testo della risoluzione anche dopo la sua recente revisione, salvo l'aggiunta - a dire il vero non molto chiarificatrice - del riferimento all'esistenza di una base giuridica identificata. L'indeterminatezza di quest'ultima possibilità di protezione lascia margini di proposta agli Stati nel quadro della procedura internazionale stabilita dalle linee guida e dell'articolata e approfondita attività di negoziazione che la comunità marittima svolge in seno all'IMO.

A partire dal 2000, gli Stati hanno notevolmente aumentato il numero di proposte per la identificazione e designazione di PSSAs e la comunità marittima ha approvato - non senza rilevanti discussioni e modifiche delle misure inizialmente proposte - le relative designazioni. Se dal 1991, anno dell'istituzione della procedura, fino al 2001, anno della sua revisione, erano state designate due PSSAs (quella della Great Barrier Reef in Australia e quella dell'Arcipelago di Sabana-Camagüey a Cuba), dal 2001 al 2006 ne vengono

[36] *Risoluzione A.982(24), Annesso 2, Sezione 6.*
[37] *Vedi scheda n. 22.*

designate ben dieci: tre nel 2002[38], due nel 2003[39], quattro nel 2004[40], una nel 2006[41].

E' da notare, peraltro, che mentre le PSSAs inizialmente designate riguardavano aree di dimensioni alquanto limitate e di scarso interesse per il trasporto marittimo internazionale, alcune PSSAs designate di recente hanno incluso tratti di mare ampi e strategici, sollevando l'opposizione di diversi Stati e delicate questioni di legittimazione giuridica internazionale.

Così, nel caso della PSSA delle acque dell'Europa occidentale - presentata da Belgio, Francia, Irlanda, Portogallo, Spagna e Regno Unito - la vasta estensione dell'area proposta per la designazione, che includeva le zone economiche esclusive degli Stati proponenti, ha generato il forte malcontento di alcuni Stati e una ampia polemica sull'esistenza di limiti all'estensione di una PSSA, pur senza conseguenze concrete.

Anche la proposta per la PSSA del mar Baltico - presentata da Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia e Svezia - ha generato una forte reazione negativa, in particolare della Federazione Russa che vedeva inclusi i suoi accessi al mare nell'area, al punto da contestare la legittimità giuridica delle stesse PSSAs e da richiedere con insistenza la riformulazione delle linee guida al fine di chiarire, e limitare, i criteri e le procedure di designazione.

Infine, ricordiamo il caso dell'inclusione dello stretto di Torres nella PSSA della Great Barrier Reef[42], dove gli Stati - Australia e Papua Nuova Guinea - avevano proposto, senza ottenerla, l'approvazione del pilotaggio obbligatorio nello stretto, uno dei più utilizzati dal traffico internazionale nella regione. La proposta tentava una forzatura delle disposizioni della Convenzione di Montego Bay sul regime giuridico degli stretti utilizzati per la navigazione internazionale che, per il diritto di passaggio in transito garantito alle navi straniere, comprime il potere degli Stati costieri anche su tratti di mare territoriale[43]. La discussione che ne è scaturita è di grande rilevanza per il Mediterraneo e per l'Italia in particolare, dato che lo stretto delle Bocche di Bonifacio - tra Corsica e Sardegna - è soggetto al medesimo regime.

Le PSSAs, se presentano aspetti di indeterminatezza, offrendo il fianco a contestazioni e resistenze, tuttavia contengono elementi di forte innovazione. Con le PSSAs è offerta agli Stati la possibilità di combinare le opzioni di tutela disponibili ai sensi del diritto internazionale per far fronte alle particolari esigenze di tratti di mare vulnerabili. Ove le misure non siano già specificamente previste da convenzioni internazionali di settore ma, piuttosto, vengano proposte sulla base dei più generali poteri degli Stati sul mare, si pone il tema della loro legittimazione e configurazione giuridica. Infatti, la designazione e l'adozione delle misure avviene, come visto, non con un "tipico" accordo multilaterale.

Emerge comunque la possibilità di ampie negoziazioni e dello svilupparsi di una prassi degli Stati, nell'ambito dell'organizzazione internazionale di riferimento per la comunità marittima, che può aprire la strada anche ad innovazioni giuridiche nel rapporto tra navi-

---

38 *L'area di mare intorno a Malpelo Island, su proposta della Colombia; l'area di mare intorno alle Florida Keys, su proposta degli Stati Uniti; il mare di Wadden, su proposta di Paesi Bassi, Danimarca, Germania.*

39 *La Riserva Naturale di Paracas, su proposta del Peru; lo stretto di Torres come estensione della Great Barrier Reef, su proposta di Australia e Papua Nuova Guinea.*

40 *Le acque dell'Europa Occidentale, su proposta di Belgio, Francia, Irlanda, Portogallo, Spagna, Regno Unito; le Isole Canarie, su proposta della Spagna; l'arcipelago delle Galapagos, su proposta dall'Ecuador; l'area del Mar Baltico, su proposta di Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Latvia, Lituania, Polonia e Svezia.*

41 *Il Papahānaumokuākea Marine National Monument, su proposta degli Stati Uniti.*

42 *Risoluzione MEPC.133(53), adottata il 22 luglio 2005.*

43 *Convenzione di Montego Bay, Part III - Straits used for the international navigation, artt. da 34 a 45.*

gazione marittima e tutela dell'ambiente. Inoltre, attraverso le PSSAs, piuttosto che la regolazione degli usi che tradizionalmente caratterizza il diritto del mare, assume rilievo il tema di una delimitazione e regolazione di spazi marini che non è incentrata su quella che ne determina il regime giuridico (con le suddivisioni tra acque interne, mare territoriale, zona economica esclusiva e alto mare).

Conclusivamente, dagli atti schedati nella presente sezione emerge la tendenza nella prassi degli Stati e della stessa Organizzazione Marittima Internazionale a sviluppare o adattare il diritto marittimo per rispondere alle esigenze di protezione di particolari tratti di mare.

I tentativi dell'IMO e della comunità marittima ivi rappresentata di chiarire procedure e criteri per proteggere aree meritevoli di tutela hanno canalizzato, e forse aiutato ad emergere, le pressioni degli Stati in tal senso. Le modifiche apportate alla Solas avevano aperto la via all'utilizzo degli strumenti internazionali esistenti per una maggiore tutela ambientale di alcuni tratti di mare. La Risoluzione sulle PSSAs ha introdotto un'ottica di "gestione ambientale", prevedendo la possibilità di integrare e combinare sulla base delle esigenze di aree specifiche, strumenti e poteri contemplati dal diritto internazionale. Con tutta evidenza si è lontanissimi da una gestione ambientale della navigazione internazionale - allo stato, anzi, inverosimile - ma sono indubbiamente aumentate le potenzialità della tutela giuridica esistente, proprio per la possibilità di ragionare sulle esigenze e le specificità di un'area. In quest'ottica emerge tuttavia come fondamentale la capacità degli Stati nazionali di conoscere, valutare e far valere le esigenze di protezione ambientale a fronte della comunità marittima internazionale. Così come la capacità di svolgere un ruolo proattivo, sia sul fronte della proposta internazionale sia su quello dei controlli, disponendo di un adeguato apparato di conoscenza e di monitoraggio ambientale.

Il trasporto via mare, che oggi in ragione dei suoi bassi costi in continua diminuzione è la modalità utilizzata dal 90% del commercio internazionale mondiale, è destinato a crescere senza sosta e con esso gli impatti ed i rischi collegati, soprattutto in aree come il Mediterraneo. D'altra parte, rimane aperto l'interrogativo - già sollevato nella Nota introduttiva alla Sezione 2 di questo volume - sull'opportunità di lasciare una decisione sui profili ambientali alla sola comunità marittima, considerando che questi ultimi ove messi a confronto con quelli della navigazione, del commercio, della difesa, della sicurezza internazionale e della geopolitica rischiano di non ricevere una adeguata ed effettiva piena considerazione. Emerge probabilmente una perdurante inadeguatezza dell'attuale regime giuridico e istituzionale dei mari ad affrontare le problematiche ambientali, poste ed emergenti, dalle quali dipende in definitiva l'equilibrio ecologico del pianeta e la salute nonché, in prospettiva, la sopravvivenza della specie umana.

Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare

Londra, 1 novembre 1974

Titolo ufficiale: "International Convention for the Safety of Life at Sea"

Denominazione abbreviata: Solas 1974

Lingue: Cinese, inglese, francese, russo, spagnolo

Depositario: Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

Stato (30 novembre 2009)

Stati Parte: 159 Stati - Albania, Algeria, Angola, Antigua & Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Azerbaijan, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belarus, Belgium, Belize, Benin, Bolivia, Brazil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cambodia, Camerun, Canada, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Cook Islands, Cote d'Ivoire, Croatia, Cuba, Cyprus, Czech Republic, Democratic People's Republic of Korea, Democratic Republic of the Congo, Denmark, Djibouti, Dominica, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, Equatorial Guinea, Eritrea, Estonia, Ethiopia, Fiji, Finland, France, Gabon, Gambia, Georgia, Germany, Ghana, Greece, Grenada, Guatemala, Guinea, Guyana, Haiti, Honduras, Hungary, Iceland, India, Indonesia, Iran (Islamic Republic of), Iraq, Ireland, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Libyan Arab Jamahirya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Moldova, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Myanmar, Namibia, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea,

Paraguay, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent & Grenadines, Samoa, Sao Tome & Principe, Saudi Arabia, Senegal, Serbia, Seychelles, Sierra Leone, Singapore, Slovakia, Slovenia, Solomon Islands, South Africa, Spain, Sri Lanka, Sudan, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Thailand, Togo, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, Tuvalu, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United Republic of Tanzania, United States, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Viet Nam, Yemen.

Entrata in vigore: 25 maggio 1980. L'entrata in vigore della convenzione era prevista 12 mesi dopo il deposito degli strumenti di ratifica o adesione da parte di 25 Stati la cui flotta mercantile costituisse almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mondiale (art. X). Ad oggi, la percentuale del tonnellaggio mondiale raggiunta è del 99,04%.
La Convenzione Salas è stata modificata da due Protocolli: il Protocollo del 1978, ratificato da 114 Stati (96,16% del tonnellaggio mondiale) ed entrato in vigore il 1° maggio 1981, sostituito, per le Parti contraenti ad entrambi, dal Protocollo del 1988, ratificato da 94 Stati (93,96% del tonnellaggio mondiale) ed entrato in vigore il 3 febbraio 2000.

Ratifica dell'Italia: Legge 23 maggio 1980, n. 313 "Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione", in S.O. alla G.U. n. 190 del 12 luglio 1980

Entrata in vigore per l'Italia: 11 settembre 1980.

International Maritime Organization (IMO)

4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org/

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione Solas e svolge le attività da questa previste per l'esercizio di tali funzioni (art. XII, IX, XI, VIII).

Gli Stati parte sono tenuti a depositare presso il Segretario generale (art. III): a) la lista delle agenzie non governative autorizzate ad agire per conto dello Stato in materia di sicurezza della vita umana in mare; b) il testo di leggi, decreti, ordinanze e regole adottate nel quadro della convenzione; c) un numero sufficiente di modelli dei certificati rilasciati ai sensi della convenzione. Al Segretario generale va anche data comunicazione: dei permessi concessi alle navi in caso di emergenze per il trasporto di un numero di persone superiore alla norma (art. V); di eventuali regole speciali adottate tramite accordo tra tutti o alcuni degli Stati parte (art. VII).

In seno all'IMO e ai suoi comitati permanenti - e, in particolare, al Maritime Safety Committee (MSC) - gli Stati parte negoziano ed approvano le linee guida e gli altri atti previsti dalla Solas per la sua attuazione, nazionale ed internazionale (vedi *infra* attuazioni internazionali).

Articolato e principali contenuti

La Convenzione Salas è composta di 13 articoli e di un allegato corredato da una appendice.

L'allegato è suddiviso in 12 capitoli, riguardanti:

- le norme generali (cap. I);
- la costruzione della nave: struttura, suddivisioni e stabilità, macchinari ed impianti elettrici (cap. II-1);
- la costruzione della nave: protezione, rilevamento ed estinzione degli incendi (cap. II-2);
- le apparecchiature e le sistemazioni per la salvaguardia della vita umana (cap. III);
- le radiocomunicazioni (cap. IV);
- la sicurezza della navigazione (cap. V);
- il trasporto dei carichi (cap. VI);
- il trasporto di merci pericolose (cap. VII);
- le navi nucleari (cap. VIII);
- la gestione per la sicurezza delle operazioni (cap. IX);
- le misure sulla sicurezza delle navi ad alta velocità (cap. X);
- le misure speciali per aumentare la "safety" marittima (cap. XI-1);
- le misure speciali per aumentare la "security" marittima (cap. XI-2);
- le misure di sicurezza aggiuntive per navi che trasportano carichi alla rinfusa (cap. XII).

L'appendice all'allegato contiene i modelli dei certificati relativi a: la sicurezza delle navi passeggeri, la sicurezza costruttiva delle navi da carico, la sicurezza degli equipaggiamenti delle navi da carico, la sicurezza radio delle navi da carico, la sicurezza delle navi da carico, le esenzioni, la sicurezza delle navi passeggeri a propulsione nucleare, la sicurezza delle navi da carico a propulsione nucleare.

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

La Convenzione Solas si applica alle navi impegnate in viaggi internazionali, salvo ove espressamente previsto altrimenti. Ciascun capitolo specifica le tipologie di navi cui si applicano le sue disposizioni (cap. I, reg. 1).

E' esclusa, tranne ove altrimenti previsto, l'applicazione alle navi da guerra e militari, alle navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate, alle navi prive di mezzi di propulsione meccanica, alle navi in legno di costruzione primitiva, alle navi da diporto non impegnate nel commercio, alle navi da pesca (cap. I, reg. 3, lett. a). Sono altresì escluse dal campo di applicazione della convenzione le navi passeggeri che trasportano meno di 12 passeggeri (escluso l'equipaggio e il personale che svolge funzioni connesse alla nave) (cap. I, reg. 2, lett. f).

Ulteriori definizioni utili a determinare il campo di applicazione della convenzione sono contenute nella reg. 2 del cap. I. Tra queste, la definizione di "nave da carico", con cui si intende ogni tipologia di nave escluse le navi passeggeri, e la definizione di "nave cisterna", con cui si intende ogni nave costruita o adattata per il trasporto in cisterna di carichi liquidi di natura infiammabile.

A.2. Inquinanti considerati:

Nessun inquinante specifico.

B) Principali disposizioni (vedi *infra* Note)

La Convenzione Solas detta norme e principi internazionali finalizzati a promuovere la salvaguardia della vita umana in mare. A tal fine, essa disciplina aspetti quali la progettazione, gli allestimenti, gli equipaggiamenti e le apparecchiature delle navi, le procedure di bordo, le comunicazioni radio, la sicurezza delle rotte marittime.

Il campo di applicazione della convenzione, le relative eccezioni, le definizioni dei termini utilizzati, le condizioni per le esenzioni delle navi e per le equivalenze agli standard internazionali sono contenute nelle disposizioni generali di cui al cap. I - parte A.

Al fine della salvaguardia della vita umana in mare, la convenzione disciplina le caratteristiche di progettazione e di costruzione delle navi (cap. II). Tale disciplina include disposizioni sugli aspetti strutturali e sulla stabilità delle navi, sui macchinari e sugli impianti elettrici di bordo (cap. II-1) e disposizioni sulla protezione, rilevazione ed estinzione degli incendi (cap. II-2).

La convenzione Solas disciplina, inoltre, le dotazioni e i requisiti delle procedure e dell'organizzazione di bordo al fine della salvaguardia della vita umana in mare (cap. III). Sono regolati, tra l'altro: gli apparecchi di comunicazione (VHF, radiotrasponder), le attrezzature di salvataggio, i sistemi di allarme, la segnaletica di bordo e le procedure d'evacuazione, la formazione e i requisiti del personale, i piani e le istruzioni di emergenza. Tali norme si applicano, in via generale, a tutte le navi costruite il/dopo il 1° luglio 1988. Parte della disciplina è comune alle "navi passeggeri" e alle "navi da carico", completata da disposizioni aggiuntive e specifiche per ciascuna di tali tipologie di navi.

Alle radiocomunicazioni la Solas dedica un intero capitolo (cap. IV). Sul tema, gli Stati parte si impegnano, tra l'altro, a rendere disponibili impianti costieri per le radiocomunicazioni terrestri e spaziali (parte B, reg. 5) nonché ad adottare tutti gli accorgimenti necessari alla registrazione delle identità di tutte le navi, impegnate in ogni viaggio, nel Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) rendendo disponibili i dati per i centri di coordinamento delle operazioni di salvataggio (parte B, reg. 5-1). Sono quindi stabiliti anche obblighi e requisiti degli impianti e delle strumentazioni di bordo per le radiocomunicazioni nonché sul personale radio, l'ascolto, le registrazioni e le pratiche di comunicazione nel corso della navigazione (parte C).

Il capitolo V della Convenzione Salas è dedicato alla sicurezza della navigazione. Le disposizioni sulla sicurezza della navigazione si applicano, tranne ove previsto altrimenti, a tutte le navi. Fanno eccezione le navi da guerra ausiliarie e le altre navi possedute od utilizzate dal Governo di uno Stato parte esclusivamente per servizi non commerciali (reg. 1§1). Tra gli aspetti regolati dalle disposizioni di cui al capitolo:

- gli avvisi di navigazione e le segnalazioni di pericolo, i servizi e gli avvisi meteorologici, i servizi di ricerca e soccorso in mare, i servizi idrografici, gli aiuti alla navigazione (cap. V, reg. 4, 5, 7, 9, 13),
- la manovrabilità delle navi (cap. V, reg. 14),
- i sistemi, gli equipaggiamenti per la navigazione (incluso il *voyage data recorder*) e i codici e manuali obbligatori (l'International Code of Signals e l'International Aeronautical and Maritime Search and Rescue - I.A.M.S.A.R. Manual) (cap. V, reg. 15-21),
- i requisiti di visibilità del ponte (cap. V, reg. 22),
- il pilota automatico e i timoni (cap. V, reg. 23-26),
- le carte nautiche e la registrazione delle attività di navigazione (cap. V, reg. 27-28),
- i segnali salvavita, i segnali di pericolo, gli obblighi e le procedure relative ai segnali di soccorso, gli obblighi dei comandanti sulla navigazione sicura (cap. V, reg. 29-34).

Nel capitolo sulla sicurezza della navigazione tre disposizioni si richiamano esplicitamente anche alla protezione dell'ambiente marino.

Contribuisce alla protezione dell'ambiente marino, oltre che alla salvaguardia della vita umana in mare ed alla sicurezza ed efficienza della navigazione, l'adozione di sistemi sulle rotte delle navi ("ships' routeing systems") (cap. V, reg. 10). L'uso da parte delle navi di sistemi sulle rotte, ove adottati e implementati in accordo con le linee guida ed i criteri

sviluppati dall'IMO (vedi *infra* attuazioni internazionali) è raccomandato, ma può anche essere reso obbligatorio, sia per tutte le navi, che per determinate loro categorie o per navi che trasportano particolari carichi (cap. V, reg. 10§1). L'iniziativa per l'adozione di sistemi sulle rotte spetta al Governo o ai Governi interessati, i quali dovrebbero sottoporre le loro proposte all'IMO. L'IMO è l'unico organismo internazionale competente a sviluppare linee guida, criteri e regole di livello internazionale sulla materia (cap. V, reg. 10§2). I Governi possono legittimamente non procedere in tal senso, e adottare i sistemi sulle rotte ai sensi del diritto del mare; anche in questi casi, la Solas li incoraggia a tenere in considerazione nella loro implementazione, ove possibile, le linee guida sviluppate dall'organizzazione (cap. V, reg. 10§4).

I Governi degli Stati parte sono tenuti ad aderire ai sistemi sulle rotte adottati dall'organizzazione, a diffondere ogni informazione necessaria per il loro uso efficace e sicuro nonché ad utilizzare tutti i loro poteri per garantire il loro uso appropriato. In essi, i Governi interessati possono monitorare i flussi di traffico (cap. V, reg. 10§5). Le navi sono tenute ad utilizzare i sistemi sulle rotte a meno che non vi siano dei motivi impellenti per non farlo, che vanno adeguatamente registrati.

Ulteriore misura prevista dalla Solas che contribuisce, oltre che alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia della vita umana in mare, anche alla protezione dell'ambiente marino è quella dell'adozione di sistemi di rapportazione navale ("ships reporting systems") (cap. V, reg. 11). Ove adottati e implementati secondo le linee guida ed i criteri sviluppati dall'IMO (vedi *infra* attuazioni internazionali) e approvati dall'IMO secondo la Solas, l'uso di tali sistemi - che si distinguono da quelli per l'assistenza e il salvataggio in mare di cui alla Convenzione SAR 79 - è obbligatorio (anche solo per alcune tipologie di navi o per navi che trasportano determinati carichi, a seconda di quanto previsto dai sistemi stessi). L'iniziativa per l'adozione dei sistemi di rapportazione spetta al Governo o ai Governi interessati, i quali sottopongono le loro proposte all'IMO, unico organismo internazionale competente a sviluppare linee guida, criteri e regole di livello internazionale sulla materia (cap. V, reg. 11§2 e §3). Grava sul comandante della nave il collegato dovere di conformarsi ai requisiti di un sistema di rapportazione navale approvato conformemente alla convenzione, facendo rapporto all'autorità competente su ogni informazione richiesta dal sistema (cap V, reg. 11§7).

I sistemi di rapportazione navale adottati dai Governi e non presentati all'IMO non sono soggetti alla convenzione, ma nella loro implementazione i Governi sono incoraggiati a seguire, ove possibile, le linee guida e i criteri approvati dall'organizzazione. Essi possono comunque essere presentati all'IMO per il loro successivo riconoscimento (cap V, reg. 11§4).

L'ultima misura considerata dalla Convenzione Solas per la sua capacità di contribuire alla protezione dell'ambiente marino è l'istituzione di servizi di assistenza al traffico marittimo ("Vessel Traffic Services" o VTS) (cap. V, reg. 12). I Governi contraenti si impegnano ad accordarsi per istituire tali servizi quando quando ritengano che questo sia giustificato dal volume del traffico o dal livello di rischio. A differenza dei precedenti due siste-

mi, l'uso di VTS può essere reso obbligatorio solo in aree all'interno del mare territoriale di uno Stato parte. Ove possibile, i Governi sono tenuti a seguire le linee guida sviluppate dall'IMO nella pianificazione e nell'implementazione di un VTS (vedi *infra* attuazioni internazionali). I Governi degli Stati parte si impegnano ad assicurare la partecipazione e il rispetto delle previsioni dei VTS da parte delle navi battenti la propria bandiera.

Altri aspetti disciplinati dalla Solas per garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia la vita umana in mare riguardano: il trasporto dei carichi (capitolo VI), il trasporto di merci pericolose (capitolo VII), le navi nucleari, escluse le navi da guerra (capitolo VIII), la gestione in sicurezza delle navi e l'obbligatorietà di codici internazionali (capitolo IX), le misure di sicurezza per le navi ad alta velocità (capitolo X), misure speciali per aumentare la sicurezza marittima (*safety e security*, capitoli XI-1 e XI-2) e misure di sicurezza aggiuntive per le navi che trasportano carichi alla rinfusa (capitolo XII).

La convenzione stabilisce, infine, un regime internazionale per la verifica (*survey*) e la certificazione della conformità delle navi alle sue disposizioni (cap. I - parte B).

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti apportati dal Protocollo del 1978 (ai capitoli I, II-1, II-2, V), in vigore dal 1° maggio 1981 (sostituito dal Protocollo del 1988).
- Emendamenti del 20 novembre 1981 (ai capitoli II-1, II-2, III, IV, V, VI), in vigore dal 1° settembre 1984.
- Emendamenti del 17 giugno 1983 (ai capitoli II-1, II-2, III, IV, VII), in vigore dal 1° luglio 1986.
- Emendamenti del 21 aprile 1988 (al capitolo II-1), in vigore dal 22 ottobre 1989.
- Emendamenti del 28 ottobre 1988 (al capitolo II-1), in vigore dal 29 aprile 1990.
- Emendamenti dell'11 novembre 1988 apportati dal Protocollo sull'Harmonized System of Surveys and Certifications (HSSC), in vigore dal 3 febbraio 2000.
- Emendamenti dell'11 novembre 1988 (sul Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS e modifiche al capitolo IV), in vigore dal 1° febbraio 1992.
- Emendamenti dell'11 aprile 1989 (ai capitoli II-1, II-2, III, IV, V, VII), in vigore dal 1° febbraio 1992.
- Emendamenti del maggio 1990 (al capitolo II-1), in vigore dal 1° febbraio 1992.
- Emendamenti del 24 maggio 1991 (ai capitoli II-2, III, V, VI), in vigore dal 1° gennaio 1994.
- Emendamenti del 10 aprile 1992 (ai capitoli II-1, II-2), in vigore dal 1° ottobre 1994.
- Emendamenti dell'11 dicembre 1992 (ai capitoli II-1, II-2, III, IV), in vigore dal 1° ottobre 2004.
- Emendamenti del 24 maggio 1994 (nuovi capitoli IX, X, XI), in vigore dal 1° gennaio 1996 e dal 1° luglio 1998.
- Emendamenti del 25 maggio 1994 (ai capitoli II-1 e V), in vigore dal 1° gennaio 1996.

- Emendamenti del 9 dicembre 1994 (ai capitoli VI e VII), in vigore dal 1° luglio 1996.
- Emendamenti del 16 maggio 1995 (al capitolo V), in vigore dal 1° gennaio 1997.
- Emendamenti del 29 novembre 1995 (ai capitoli II-1, II-2, III, IV, V, VI), in vigore dal 1° luglio 1997.
- Emendamenti del 4 giugno 1996 (ai capitoli II-1, III, VI, XI), in vigore dal 1° luglio 1998.
- Emendamenti del 6 dicembre 1996 (ai capitoli II-1, II-2, V), in vigore dal 1° luglio 1998.
- Emendamenti del 4 giugno 1997 (al capitolo II-1 e, sul VTS, al capitolo V), in vigore dal 1° luglio 1999 .
- Emendamenti del 27 novembre 1997 (nuovo capitolo XII), in vigore dal 1° luglio 1999.
- Emendamenti del 18 maggio 1998 (ai capitoli II-1, IV, VI, VII), in vigore dal 1° luglio 2002.
- Emendamenti del 27 maggio 1999 (al capitolo VII), in vigore dal 1° gennaio 2001.
- Emendamenti del 26 maggio 2000 (al capitolo III), in vigore dal 1° gennaio 2002.
- Emendamenti del 6 dicembre 2000 (ai capitoli II-1, II-2, V e X), in vigore dal 1° luglio 2002.
- Emendamenti del giugno 2001 (al capitolo VII), in vigore dal 1° gennaio 2003.
- Emendamenti del 24 maggio 2002 (al capitolo VII e all'Appendice), in vigore dal 1° gennaio 2004.
- Emendamenti del 12 dicembre 2002 (ai capitoli II-1, II-2, III, XII), in vigore dal 1° luglio 2004.
- Emendamenti del 13 dicembre 2002 (ai capitoli V, XI e nuovo capitolo XI-2), in vigore dal 1° luglio 2004.
- Emendamenti del giugno 2003 (al capitolo V), in vigore dal 1° luglio 2006.
- Emendamenti del maggio 2004 al capitolo II-1, in vigore dal 1° gennaio 2006 e ai capitoli II, III e V, in vigore dal 1° luglio 2006.
- Emendamenti del dicembre 2004 (ai capitoli III, V e XII), in vigore dal 1° luglio 2006.
- Emendamenti del maggio 2005 (ai capitoli II-1, V, XI-1 e XI-2 e all'Appendice), in vigore dal 1° gennaio 2007 e dal 1° gennaio 2009.
- Emendamenti del maggio 2006 (ai capitoli II-2, III, IV e V), entreranno in vigore dal 1° luglio 2010.
- Emendamenti del dicembre 2006 (ai capitoli II-1 e II-2), in vigore dal 1° luglio 2008 e dal 1° luglio 2010.
- Emendamenti dell'ottobre 2007 (ai capitoli II-1 e II-2), in vigore dal 1° luglio 2008 e dal 1° luglio 2010.

Attuazioni internazionali:

- "Code of safe practice for solid Bulk Cargoes (BC Code)", Risoluzione IMO A.434(XI) e successive modifiche.
- "Code of safety for nuclear merchant ships", Risoluzione IMO A.491(XII) e successive modifiche.
- "General Provisions on Ships' Routeing", Risoluzione IMO A.572(14)" e successive modifiche.
- "Code of safe practice for cargo stowage and securing", Risoluzione IMO A.714(17) e successive modifiche.
- "Code of safe practice for ships carrying timber deck cargoes", Risoluzione IMO A.715(17) e successive modifiche.
- "International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)", Risoluzione IMO A.716(17) e successive modifiche.
- "International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention - International Safety Management (ISM) Code", Risoluzione IMO A.741(18) e successive modifiche .
- "Procedures for Port State Control", Risoluzione IMO A.787(19) e successive modifiche.
- "Code for the investigation of marine casualties and incidents", Risoluzione IMO A.849(20) come modificata, tra l'altro, dalla Risoluzione IMO A.884(21).
- "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants", Risoluzione A.851(20) e successive modifiche.
- "Guidelines on Vessel Traffic Services", Risoluzione IMO A.857(20).
- "Code of practice for the safe loading and unloading of bulk carriers (BLU Code)", Risoluzione IMO A.862(20) e successive modifiche.
- "Principles of safe manning", Risoluzione A.890(21) e successive modifiche "Format and guidelines for the maintenance of the Continuous Synopsis Record (CSR)", Risoluzione IMO A.959(23) e successive modifiche.
- "International code for the safe carriage of grain in bulk (International Grain Code)", Risoluzione IMO MSC.23(59) e successive modifiche.
- "International code of safety for High-Speed Craft (HSC Code)", Risoluzione MSC.36(63).
- "Guidelines for criteria for ship reporting systems", Risoluzione IMO MSC.43(64) e successive modifiche.
- "International Life-Saving Appliance Code, 1996 (LSA Code)", Risoluzione IMO MSC.48(66) e successive modifiche.
- "Guidelines for technical assessment in conjunction with planning of surveys", Risoluzione IMO MSC.49(66).
- "International code for application of fire test procedures (FTP Code)", Risoluzione IMO MSC.61(67).

- "Interpretations of the provisions of SOLAS chapter XII on additional safety measures for bulk carriers", Risoluzioni IMO MSC.79(70) e MSC.89(71).
- "International Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-level Radioactive wastes in flasks on board ships (INF Code)", Risoluzioni IMO MSC.87(71) e MSC.88(71).
- "International code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk" (International Bulk Chemical Code), Risoluzione IMO MEPC.19(22) e successive modifiche.
- "Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk" (Bulk Chemical Code), Risoluzione IMO MEPC.20(22) e successive modifiche.
- "Guidelines on the enhanced programme of inspections and surveys of bulk carriers and oil tankers", IMO MSC/Circ.655.
- "Guidelines on the means of access to structures for inspection and maintenance of oil tankers and bulk carriers", IMO MSC/Circ.686.
- "Reports on marine casualties and incidents. Revised harmonized reporting procedures - Reports required under SOLAS regulation I/21 and MARPOL 73/78 articles 8 and 12", IMO MSC/Circ.953 e IMO MEPC/Circ.372.
- "International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)" SOLAS/CONF.5/32, Risoluzione della Conferenza n. 1 del dicembre 2002 e successive modifiche.

Note

La presente scheda approfondisce unicamente le disposizioni che fanno esplicito riferimento alla protezione dell'ambiente marino.

Testi su web

Il testo della Convenzione Solas 74 non è disponibile in rete in forma integrale ed aggiornata. Il testo ufficiale in versione consolidata si può acquistare attraverso il sito dell'Organizzazione Marittima Internazionale: http://www.imo.org

Risoluzione A.927(22)
Linee guida per la designazione di aree speciali ai sensi della Marpol 73/78 e linee guida per l'identificazione e la designazione di aree marine particolarmente sensibili
Londra, 29 novembre 2001

Titolo ufficiale:	"Guidelines for the designation of special areas under Marpol 73/78 and guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas"
Denominazione abbreviata:	-
Lingue:	Inglese, spagnolo, arabo, russo
Depositario:	Organizzazione Marittima Internazionale

Stato

La Risoluzione A.927(22) è stata approvata dall'Assemblea degli Stati membri dell'Organizzazione Marittima Internazionale in base all'art. 15(j) della convenzione istitutiva. Essa ha valore di raccomandazione agli Stati membri dell'organizzazione.

Organizzazione internazionale di riferimento

International Maritime Organization (IMO)
4 Albert Embankment, SE1 7SR Londra - Regno Unito
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
E-mail: info@imo.org
Sito internet: http://www.imo.org

La Risoluzione A.927(22) dell'Assemblea dell'IMO definisce criteri e procedure che guidano l'azione degli Stati nella presentazione alla stessa organizzazione delle proposte di designazione di "aree speciali" o di "aree marine particolarmente sensibili" (Particularly Sensitive Sea Areas - PSSAs).

Nel caso delle PSSAs, l'IMO è anche l'unico organismo internazionale competente alla approvazione e designazione delle aree stesse. La risoluzione individua il procedimento interno all'organizzazione per l'esame delle domande di designazione e l'approvazione delle misure di protezione associate. A seconda del contenuto delle misure di protezione proposte per l'area, è previsto il parere e/o l'approvazione da parte di diversi organi dell'IMO stessa in conformità con la ripartizione interna delle competenze e le

regole di procedura dell'organizzazione (Assemblea, Marine Environment Protection Committee, Maritime Safety Committee) nonché di suoi sotto-comitati (ad es. il Sub-Committee on Safety of Navigation - NAV) o l'istituzione di gruppi tecnici ad hoc.

Articolato e principali contenuti

La Risoluzione A.927(22) comprende due annessi e una appendice.

L'Annesso 1 contiene linee guida per la designazione di aree speciali ai sensi della Convenzione Marpol 73/78.

L'Annesso 2 contiene linee guida per l'identificazione e la designazione di aree marine particolarmente sensibili.

L'appendice contiene le informazioni relative alle due aree identificate come PSSA fino al 2001 (PSSA della Great Barrier Reef, Australia, e PSSA dell'Arcipelago di Sabana-Camaguey, Cuba).

A) Campo d'applicazione

A.1. Navi cui si applica:

Nessuna tipologia specifica.

A.2. Inquinanti considerati:

Nessun inquinante specifico.

B) Principali disposizioni

La Risoluzione dell'Assemblea dell'IMO A.927(22) (vedi *infra* principali modifiche) definisce i criteri e le procedure che gli Stati sono invitati a seguire per ottenere la designazione di "aree speciali" - previste dagli annessi I, II e V alla Convenzione Marpol 73/78 - nonché per ottenere la designazione di "aree marine particolarmente sensibili" (PSSA) e di associate misure di protezione da parte dell'IMO.

Le linee guida per la designazione delle aree speciali, contenute nell'Annesso 1 alla Risoluzione, si prefiggono di assistere gli Stati parte della Convenzione Marpol 73/78 nella presentazione e nella valutazione delle proposte di designazione. Gli annessi alla convenzione che prevedono "aree speciali" stabiliscono in esse standard internazionali più restrittivi per gli scarichi dalle navi ai fini della protezione dall'inquinamento da idrocarburi (Annesso I, vedi scheda n. 6), da sostanze pericolose e nocive (Annesso II, vedi scheda n. 7) e da rifiuti (Annesso V, vedi scheda n. 10).

Le linee guida sono finalizzate, inoltre, ad assicurare che nell'ambito della valutazione delle proposte di designazione in seno all'IMO, tutti gli interessi in gioco - dello Stato costiero, dello Stato della bandiera, della comunità ambientale e di quella marittima - vengano pienamente considerati sulla base di appropriate informazioni scientifiche, tecniche, economiche ed ambientali. Un'"area speciale" può comprendere le zone marittime di più

Stati, fino ad arrivare a riguardare un intero mare chiuso o semi-chiuso.

Formalmente, la designazione di un'"area speciale" comporta l'approvazione di un emendamento del relativo Annesso alla convenzione Marpol 73/78, secondo la procedura di cui all'art. 16 della Convenzione stessa (vedi scheda n. 5; per una procedura semplificata vedi scheda n. 11).

Ai sensi delle linee guida, la designazione di un'"area speciale" si giustifica sulla base della presenza nell'area stessa di una serie di caratteristiche e criteri raggruppati nelle seguenti tre categorie: condizioni oceanografiche, condizioni ecologiche, caratteristiche del traffico delle navi nell'area (Ann. 1, sez. da 2§3 a 2§6).

Accanto a tali caratteristiche, le linee guida prevedono che ulteriori considerazioni possano rafforzare le argomentazioni, dello Stato o degli Stati proponenti, in favore della designazione di una nuova "area speciale". Queste sono (Ann. 1, sez. da 2§8 a 2§10):

- la minaccia potenziale per le attrattive dei luoghi costituita dagli scarichi dalle navi di sostanze nocive normalmente consentiti fuori dalle aree speciali;
- l'impatto sulle condizioni dell'area di altre forme di inquinamento (da fonti terrestri, da scarico di rifiuti e materiali di dragaggio, da deposizioni atmosferiche) e la capacità delle misure per le aree speciali di prevenirle, ridurle e controllarle;
- l'esistenza di un sistema di gestione dell'area marina e delle sue risorse.

La Risoluzione del 2001 delinea sia le modalità di presentazione della proposta di designazione di un'area speciale in seno all'IMO che i suoi contenuti minimi. La proposta va presentata al Marine Environment Protection Committee (MEPC) secondo le normali procedure di presentazione dei documenti all'IMO. Essa deve contenere due elementi: una bozza di emendamento della Convenzione Marpol 73/78 quale base formale della designazione e un documento di base che esponga tutte le informazioni rilevanti per argomentare la necessità della designazione stessa. I contenuti del documento sono specificati nel dettaglio (Ann. I, sez. 3§3).

Le Linee guida per l'identificazione e la designazione di aree marine particolarmente sensibili (PSSAs) sono contenute nell'Annesso 2 alla Risoluzione dell'IMO. Una PSSA è definita dalla risoluzione quale un'area che necessita di una speciale protezione attraverso l'azione dell'IMO in ragione della sua significatività per riconosciute ragioni ecologiche, socio-economiche o scientifiche e in quanto può essere vulnerabile ai danni derivanti dalle attività di navigazione internazionale (Annesso 2, sez. 1§2).

Le linee guida di cui all'Annesso II della risoluzione si prefiggono tre obiettivi: assistere i Governi nella formulazione e presentazione di proposte di PSSAs, assicurare che in tali processi tutti gli interessi (dello Stato costiero, degli Stati di bandiera, delle comunità marittime ed ambientali) vengano pienamente tenuti in considerazione sulla base di appropriate informazioni scientifiche, tecniche, economiche ed ambientali nonché definire la modalità di valutazione di tali proposte da parte dell'IMO (Ann. 2, sez. 1§4).

L'identificazione di una PSSA e l'adozione delle misure di protezione a questa associate comportano la considerazione e valutazione di tre componenti:

- le particolari condizioni ambientali dell'area da identificare,

- la vulnerabilità della stessa area al danno derivante dalle attività di navigazione internazionale che vi si svolgono, e
- la disponibilità di misure di protezione che rientrino nelle competenze dell'IMO e che siano adatte ad affrontare i rischi ambientali derivanti da tali attività di navigazione (Ann. 2, sez. 1§5).

I rischi ambientali connessi alle attività di navigazione internazionale che giustificano la designazione di una PSSA comprendono (Ann. 2, sez. 2):

(a) gli scarichi operazionali,
(b) l'inquinamento accidentale o intenzionale (riferito a molteplici fonti di inquinamento, incluso il rumore) e
(c) il danno fisico agli habitat o agli organismi marini.

Le linee guida stabiliscono la procedura per giungere all'identificazione di un'area di mare quale PSSA e per l'adozione di misure associate da parte dell'IMO (Ann. 2, sez. 3).

L'iniziativa spetta esclusivamente al Governo di uno o più Stati membri dell'organizzazione attraverso la presentazione al MEPC di una proposta che includa le informazioni sulla vulnerabilità dell'area al danno delle attività di navigazione internazionale e le misure di protezione che si ritengono necessarie per prevenire, ridurre o eliminare tale vulnerabilità.

L'area da identificare quale PSSA deve soddisfare almeno uno dei criteri definiti nella sezione 4 dell'Annesso 2 della risoluzione. Tali criteri sono raggruppati in tre categorie: criteri ecologici (da 4.4.1 a 4.4.11), criteri sociali, culturali ed economici (da 4.4.12 a 4.4.14) e criteri scientifici ed educativi (da 4.4.15 a 4.4.17). Le informazioni contenute nella proposta devono evidenziare come ciascuna parte dell'area da designare soddisfi almeno uno di tali criteri. I medesimi criteri non possono essere utilizzati per richiedere l'identificazione di PSSA al fine della protezione dagli scarichi in mare di rifiuti di cui alla London Convention (vedi scheda n. 1).

La proposta deve evidenziare come le caratteristiche da proteggere siano a rischio in ragione delle attività di navigazione internazionale che si svolgono nell'area stessa. La vulnerabilità dell'area a tali impatti deve essere attestata valutando due fattori (Ann. 2, sez. 5): le caratteristiche del traffico delle navi (fattori operativi, tipologie di navi, caratteristiche del traffico, sostanze pericolose trasportate) ed i fattori naturali (idrografici, meteorologici, oceanografici).

Inoltre, a sostegno della valutazione della proposta di designazione di un'area quale PSSA e delle misure protettive da associarvi per prevenire, ridurre o eliminare le vulnerabilità identificate, sono utili i seguenti ulteriori elementi:

- ogni prova che le attività di navigazione internazionale stanno danneggiando o possono danneggiare gli attributi dell'area, inclusa la significatività del rischio o del danno potenziale, il suo livello, la sua prevedibilità nonché la sua natura, ricorrente o cumulativa;
- ogni episodio di incagliamento, collisione o sversamento di sostanze avvenuto nell'area e le relative conseguenze;

- ogni impatto negativo sull'ambiente esterno all'area proposta come PSSA che possa derivare dalle modifiche della navigazione internazionale conseguenti alla designazione della stessa PSSA;
- condizioni di stress da altre fonti ambientali e,
- ogni misura già in vigore e il suo impatto positivo, attuale e potenziale.

Per quanto riguarda le misure di protezione che si possono associare alla PSSA nella proposta di designazione, le linee guida specificano le seguenti tre opzioni (Ann. 2, sez. 6):

- la designazione di un'area come "area speciale" ai sensi degli annessi I, II o V della Convenzione Marpol 73/78 (vedi schede n. 6, 7 e 10), di una zona per il controllo delle emissioni ai sensi dell'Annesso VI della medesima convenzione (vedi scheda n. 11) o anche l'adozione di speciali restrizioni per gli scarichi delle navi (diverse dalle precedenti n.d.a.) che operano nella PSSA;
- l'adozione di misure sulle rotte delle navi e di sistemi di rapportazione navale, sia nei pressi che all'interno della PSSA, ai sensi della Convenzione Solas e in conformità con le General provisions on ships' routeing e le Guidelines and criteria for ship reporting systems (vedi scheda n. 22);
- lo sviluppo e l'adozione di altre misure indirizzate a proteggere specifiche aree di mare dal danno ambientale derivante dalle navi, sempre che la loro base giuridica venga identificata.

La procedura di designazione della PSSA (Ann. 2, sez. 7) prevede che la proposta contenga inizialmente almeno una misura di protezione da associare all'area. Il Governo proponente si impegna a presentare tale misura all'organo dell'IMO competente (ove diverso dal MEPC) per l'adozione. Nel caso in cui la misura di protezione non fosse ancora prevista da una convenzione dell'IMO, la proposta deve delineare i passi che il Governo ha fatto o intende fare per ottenerne l'approvazione da parte dell'IMO indicandone altresì la precisa base giuridica.

Ove, invece, la proposta non contenga misure di protezione ulteriori da associare alla PSSA rispetto a quelle esistenti, la proposta dovrà identificare il danno o la minaccia rappresentata dalla navigazione internazionale dell'area, evidenziando come le misure esistenti contribuiscano a proteggere le vulnerabilità identificate.

I contenuti e l'impostazione della proposta di designazione sono specificati nel dettaglio dalle linee guida (sez. da 7.4 a 7.10).

L'esame da parte dell'IMO di una proposta di designazione è altresì disciplinata (Ann. 2, sez. 8). L'IMO deve valutare le proposte caso per caso per determinare la corrispondenza dell'area ai criteri per l'identificazione, la sua vulnerabilità alle attività di navigazione internazionale e la capacità delle misure di protezione proposte o esistenti di far fronte alla vulnerabilità come identificata. In particolare, nell'esame di ciascuna proposta l'IMO dovrebbe valutare:

- l'intero spettro delle misure di protezione disponibili e determinare se le misure, proposte o esistenti, sono adeguate a prevenire, ridurre o eliminare la vulnerabilità identificata;
- se dalle misure proposte può derivare un potenziale, maggiore e significativo impat-

to negativo per le aree al di fuori della PSSA e,

- il collegamento tra gli attributi riconosciuti dell'area, la vulnerabilità identificata e le misure di protezione associate nonché l'estensione totale dell'area, incluso se tale estensione è commisurata a quanto necessario per fare fronte ai bisogni identificati.

La procedura di esame e valutazione da parte del MEPC consta dei seguenti passaggi:

- il MEPC valuta la corrispondenza della proposta con quanto previsto dalle linee guida e, ove opportuno, istituisce un gruppo tecnico composto da delegati degli Stati membri che siano dotati di appropriate *expertise* ambientali, scientifiche, marittime e giuridiche;
- il governo dello Stato proponente è incoraggiato a fare una presentazione della proposta, che comprenda le carte nautiche e le informazioni di sostegno richieste per la designazione di PSSA;
- il gruppo tecnico eventualmente convocato prepara un breve rapporto al MEPC sintetizzando i riscontri e le conclusioni della sua valutazione, e
- le conclusioni della valutazione di una proposta di PSSA sono adeguatamente riportate nel rapporto finale del MEPC.

Dopo la valutazione, ove opportuno, il MEPC può designare la PSSA "in principio" e deve informare l'organo dell'IMO - sotto-comitato, comitato o Assemblea - competente ad adottare le misure di protezione associate. Il sotto-comitato o il comitato che riceve la proposta per l'adozione di una misura di protezione deve esaminarla per determinare se soddisfa le procedure, i criteri e gli altri requisiti richiesti dallo strumento giuridico nell'ambito del quale ricade la misura in questione. I sotto-comitati possono eventualmente richiedere l'opinione del MEPC su questioni riguardanti la sua applicazione.

Il MEPC non può designare una PSSA sino a che la misura o le misure di protezione associate alla stessa non siano state approvate dal sotto-comitato, dal comitato o dall'assemblea, quale che sia l'organo dell'IMO competente. Se le misure proposte non vengono approvate, il MEPC può rigettare la designazione di PSSA o richiedere al governo proponente di sottoporre nuove proposte di misure. Un adeguato resoconto della discussione deve essere riportato nel rapporto finale del MEPC.

Per le misure di protezione che richiedono l'approvazione del Maritime Safety Committee (MSC), il sotto-comitato competente all'esame deve inoltrare al comitato stesso una raccomandazione relativa all'approvazione della misura di protezione associata. Nel caso il sotto-comitato ne rifiuti l'approvazione, deve informarne sia l'MSC che il MEPC fornendo una dichiarazione sulle motivazioni della decisione presa. L'MSC deve esaminare ogni raccomandazione e, ove ritenga di approvare le misure, deve notificare al MEPC la sua decisione.

Se la designazione della PSSA viene rifiutata, il MEPC è tenuto a notificarlo al Governo dello Stato proponente fornendo una dichiarazione sulle ragioni della decisione e, ove opportuno, a richiedere al Governo stesso di sottoporre eventuali ulteriori informazioni.

A seguito dell'approvazione della misura di protezione associata da parte dell'appropriato sotto-comitato o comitato o, ove necessario, dell'Assemblea, il MEPC può desi-

gnare l'area quale PSSA. Dopo la designazione, l'IMO assicura che la data di implementazione effettiva della PSSA e delle misure sia il più vicina possibile, sulla base delle regole dell'organizzazione ed in conformità con il diritto internazionale.

L'IMO deve inoltre assicurare la possibilità di revisione e rivalutazione di ogni misura di protezione associata ad una PSSA. I Governi degli Stati membri le cui navi operano in una PSSA sono incoraggiati a rappresentare all'IMO ogni eventuale preoccupazione in modo da consentire i necessari aggiustamenti. Anche i Governi che hanno proposto la designazione possono rappresentare all'IMO ogni preoccupazione e ogni proposta di misure aggiuntive o di modifiche a quelle esistenti.

Per quanto attiene l'implementazione delle PSSAs e delle misure di protezione associate (Ann. 2, sez. 9), le linee guida prevedono che ogni misura debba essere riportata sulle carte nautiche utilizzando i simboli e i metodi dell'International Hydrographic Organization (IHO). Il Governo proponente è tenuto ad assicurare che ogni misura di protezione sia implementata in conformità con il diritto internazionale come riflesso nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

I Governi degli Stati membri compiono i passi necessari ad assicurare che le navi battenti la loro bandiera rispettino le misure associate ad una PSSA; ove vengano informati di una violazione, sono tenuti a riferire nel dettaglio ogni azione intrapresa al Governo che ha riscontrato la violazione.

Principali modifiche e attuazioni internazionali

Emendamenti:

- Emendamenti del 1 dicembre 2005 che sostituiscono integralmente l'Annesso 2 della Risoluzione IMO A.927(22), relativo alle Linee guida per la designazione di aree marine particolarmente sensibili, Risoluzione IMO A.982(24),

Attuazioni internazionali:

- "Guidance document for submission of PSSA proposals to IMO", Circolare IMO MEPC.1/Circ.510 del 10 maggio 2006.
- "Identification of the Great Barrier Reef as a particularly sensitive area", Risoluzione IMO MEPC.44(30) del 16 novembre 1990.
- "Identification of the Archipelago of Sabana-Camagüey as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.74(40) del 25 settembre 1997.
- "Identification of the sea area around Malpelo Island as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.97(47) dell'8 marzo 2002.
- "Identification of the sea area around Florida Keys as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.98(47) dell'8 marzo 2002.
- "Identification of the Wadden Sea as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.101(48) dell'11 ottobre 2002.
- "Identification of the Paracas National Reserve as a particularly sensitive sea area",

Risoluzione IMO MEPC.106(49) del 18 luglio 2003.

- "Designation of the Western European Waters as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.121(52) del 15 ottobre 2004.
- "Designation of the Torres Strait as an extension of the Great Barrier Reef particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.133(53) del 22 luglio 2005.
- "Designation of the Canary Islands as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.134(53) del 22 luglio 2005.
- "Designation of the Galapagos Archipelago as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.135(53) del 22 luglio 2005.
- "Designation of the Baltic Sea Area as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.136(53) del 22 luglio 2005.
- "PSSA proposal review form", doc. IMO MEPC. 55/23 del 16 ottobre 2006.
- "Designation of the Papahānaumokuākea Marine National Monument as a particularly sensitive sea area", Risoluzione IMO MEPC.171(57) del 4 aprile 2008.

Note

Per gli standard previsti per le aree speciali dagli Annessi I, II e V della Marpol 73/78 si rinvia, rispettivamente, alle schede n. 6, 7 e 10 del presente volume.

Per gli standard di protezione previsti per le aree di controllo delle emissioni di SOx e i relativi criteri e procedure di designazione previsti dall'Annesso VI della Marpol 73/78 si rinvia alla scheda n. 11 del presente volume.

Per le misure di protezione che possono essere associate ad una PSSA in materia di sicurezza della navigazione nell'ambito della Convenzione Solas 74 si rinvia alla scheda n. 22 del presente volume.

Testi su web

Il testo ufficiale della Risoluzione A.927(22) è disponibile su:
http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=998

Il testo ufficiale della Risoluzione A.982(24) è disponibile su:
http://www.imo.org/environment/mainframe.asp?topic_id=1359

Il testo consolidato delle risoluzioni si può acquistare tramite il sito ufficiale dell'IMO:
http://www.imo.org

Bibliografia essenziale e documenti

Generale

- S. M. Carbone, P. Celle, M. Lopez de Gonzalo, "Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali", Torino 2006
- B. Conforti, "Diritto internazionale", Napoli 1999
- N. Greco, "Costituzione e regolazione. Interessi, norme e regole sullo sfruttamento delle risorse naturali", Arel-Il Mulino, Roma 2007
- U. Leanza, "Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo", Torino 1993
- U. Leanza, "Il diritto degli spazi internazionali", Torino 1999
- A. Lefebvre, G. Pescatore, L. Tullio, "Manuale di diritto della navigazione", Milano 2004
- M. R. Saulle, "Saggi di diritto e di organizzazione internazionale", Napoli 1986
- T. Scovazzi, "Elementi di diritto internazionale del mare", Milano 2002
- T. Scovazzi, "Marine Specially Protected Areas. The General Aspects and the Mediterranean Regional System", The Hague 1999
- V. Starace (a cura di), "Diritto internazionale e protezione dell'ambiente marino", Milano 1983
- T. Treves, "Il diritto del mare e l'Italia", Milano 1995

Sezione 1

- A. Blanco-Bazán, "IMO interface with the Law of the Sea Convention" in "Seminar on current maritime issues and the work of the International Maritime Organization - 23rd Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy", University of Virginia School of Law, January 6-9, 2000
- A. Del Vecchio Capotosti, "In Maiore Stat Minus: A Note on the EEZ and the Zones of Ecological Protection in the Mediterranean Sea" in Ocean Development & International Law, Vol. 39, n. 3, July 2008
- O. Schram Stokke, "Beyond Dumping? The Effectiveness of the London Convention" in Yearbook of International Co-operation on Environment and Development, 1998/99, p. 39 e ss.
- "The State of the Marine Environment", UNEP-GESAMP Reports and Studies, n. 39, 1990
- "Guidelines on application of the precautionary approach in the context of specific

IMO activities", IMO MEPC.67(37), 15.09.1995
- "Draft Resolution of the Meeting of the Contracting Parties on the Regional Strategy as regards the Prevention of the Pollution of the Marine Environment by Ships", 10ma riunione ordinaria delle Parti Contraenti (Antalya, Turchia, 18-21 novembre 1997) in UNEP(OCA)/MED IG.11/6, 6.10.1997
- "IMO and the safety of navigation", Focus on IMO, January 1998
- "Report on Dumping Activities in the Mediterranean Sea for the Period 1995-2001", in "Workshop to review the implementation of the Dumping Protocol and its Guidelines", Nicosia, Cyprus, 17-18 February 2005, UNEP(DEC)/MED WG.266/2, 19.01.2005
- "Strategia tematica per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino", COM(2005)504def, Bruxelles, 24.10.2005
- "Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization", IMO LEG/MISC.5, 31.01.2007
- UNCTAD, "Review of Maritime Transport", 2007
- "Operational Document of MED POL Phase IV (2006-2013)", 15th Meeting of the Contracting Parties to the Barcelona Convention, Decision IG 17/7, in UNEP(DEPI)/MED IG.17/10, Annex V, January 2008, pp. 181 e ss.
- "Final draft summary report on dumping permits issued in 2005", 30th Consultative meeting of Contracting Parties to the London Convention & 3rd meeting of Contracting Parties to the London Protocol 27-31 October 2008, LC 30/WP.1, 23.10.2008
- IMO-Maritime Knowledge Centre, "International Shipping and World Trade. Facts and figures", November 2008

Sezione 2

- L. de La Fayette, "The Marine Environment Protection Committee: The Conjunction of the Law of the Sea and International Environmental Law" in The International Journal of Marine and Coastal Law, vol. 16, n. 2, 2001, pp. 155-238 e ss.
- U. Bilardo, G. Mureddu, "Traffico petrolifero e sostenibilità ambientale: dimensione del traffico petrolifero, maree nere, politiche di sicurezza della navigazione e implicazioni economiche, con riferimento al mondo intero e al Mediterraneo in particolare", Unione petrolifera, 2005
- "The State of the Marine Environment", UNEP-GESAMP Reports and Studies, n. 39, 1990.
- DOALOS, "Competence of relevant international organizations under the UN Convention on the Law of the Sea", Law of the Sea Bulletin No. 31, Part III, 1996
- "Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-based Activities", GESAMP Reports and Studies n. 75, 2007
- REMPEC/Euro-Mediterranean Partnership/SAFEMED, "Study of Maritime Traffic Flows in the Mediterranean Sea. Final Report - Unrestricted Version", July 2008
- IMO, "Implications of the United Nations Convention on the law of the sea for the

International Maritime Organization", LEG/MISC.6, 10.09.2008
- IMO-Maritime Knowledge Centre, "International Shipping and World Trade. Facts and figures", November 2008

Sezione 3

- E. Raftopoulos, "Relational governance for Marine Pollution incidents in the Mediterranean: Transformations, Developments and Prospects", in International Journal of Marine and Coastal Law, vol. 16, n. 1, marzo 2001, pp. 41-76
- T. Scovazzi, "The legal conditions of Mediterranean waters" in T. Scovazzi (ed.), "Marine Specially Protected Areas", The Netherlands, 1999, pp. 47-54
- C. Spinedi, "Problemi di diritto internazionale sollevati dal naufragio della Torrey Canyon", in Rivista di Diritto Internazionale, 1967, pp. 653-674
- DOALOS-UN, "Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation", in http://www.un.org/Depts/los/index.htm
- REMPEC/Euro-Mediterranean Partnership/Safemed, "Study on maritime traffic flows in the Mediterranean Sea", Final report - Unrestricted version, luglio 2008
- "Regional strategy for prevention of and response to marine pollution from ships", 14ma riunione ordinaria delle Parti contraenti la Convenzione di Barcellona, Portoroz, 8-11 novembre 2005, UNEP(DEC)/MED IG.16/10 del 30.09.2005

Sezione 4

- P. Boisson, "The History of Safety at Sea", in UN Atlas of the Oceans, http://www.oceansatlas.org
- M. H. Nordquist, S. N. Nandan, S. Rosenne, "United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: a commentary", Vol. II, University of Virginia, Center for Oceans Law, the Netherlands, 1992
- N. Ünlü, "Particularly Sensitive Sea Areas: Past, Present and Future", in WMU Journal of Maritime Affairs, Vol. 3, n. 2, October 2004 , pp. 159-169
- D. Schmidt Etkin, M. Nauke, J. Koefoed, P. Johnston, P. Wells, J. Campbell, T. Meyer, C. Grey, "Estimates of oil entering the marine environment in the past decade: Gesamp working group 32 project", 1999 International Oil Spill Conference
- N. P. Ventikos, H. N. Psaraftis, "Ship-generated oil pollution in the Mediterranean sea: the situation and the EU-MOP solution", International Conference Shipping in the era of Social Responsibility in Honour of the Late Professor Basil Metaxas (1925-1996), Cephalonia, 14-16 September 2006
- "General Cargo Ships and Safety" in UN Atlas of the Oceans, http://www.oceansatlas.org
- "IMO and the safety of navigation", Focus on IMO, January 1998
- "Oil tanker spill statistics: 2007", The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd, 2008