Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B** **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

►**C2** **(Testo rilevante ai fini del SEE)** ◄

(GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11)

Rettificata da:

►**C1** Rettifica, GU L 033 del 4.2.2006, pag. 87 (35/2005)

►**C2** Rettifica, GU L 105 del 13.4.2006, pag. 65 (35/2005)

▼B

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

►C2 (Testo rilevante ai fini del SEE) ◄

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([1]),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([2]),

considerando quanto segue:

(1) La politica comunitaria sulla sicurezza marittima mira a garantire un elevato livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente ed è fondata sulla convinzione che tutte le parti coinvolte nel trasporto di merci per mare hanno la responsabilità di garantire che le navi utilizzate nelle acque comunitarie siano conformi alle regole e alle norme applicabili.

(2) Le norme pratiche di tutti gli Stati membri per gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi si basano sulla convenzione Marpol 73/78; tuttavia tali norme sono quotidianamente ignorate da un numero molto elevato di navi che solcano le acque comunitarie, senza che alcuna azione correttiva sia intrapresa.

(3) La convenzione Marpol 73/78 viene attuata in maniera diversa nei vari Stati membri ed è dunque necessario armonizzarne l'attuazione a livello comunitario; in particolare, le pratiche degli Stati membri in materia di sanzioni applicabili allo scarico di sostanze inquinanti effettuato dalle navi presentano notevoli divergenze.

(4) Le misure dissuasive costituiscono parte integrante della politica comunitaria sulla sicurezza marittima, in quanto garantiscono un nesso tra la responsabilità di ciascuna delle parti coinvolte nel trasporto di merci inquinanti per mare e la possibilità che tali parti incorrano in sanzioni; per un'efficace protezione dell'ambiente occorrono pertanto sanzioni efficaci, dissuasive e proporzionate.

(5) È essenziale, a tal fine, un ravvicinamento, per mezzo degli strumenti giuridici appropriati, delle disposizioni legali vigenti, in particolare quelle concernenti la definizione precisa della violazione in questione, i casi di deroga e norme minime in materia di sanzioni, nonché quelle concernenti responsabilità e giurisdizione.

(6) La presente direttiva è completata da dettagliate regole sui reati e sulle sanzioni nonché da altre disposizioni enunciate nella 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 ([3]).

(7) Né il regime internazionale relativo alla responsabilità civile e all'indennizzo in caso di inquinamento da idrocarburi, né il regime riguardante l'inquinamento causato da altre sostanze pericolose o nocive hanno sufficienti effetti dissuasivi, tali da scorag-

([1]) GU C 220 del 16.9.2003, pag. 72.
([2]) Parere del Parlamento europeo del 13 gennaio 2004 (GU C 92 E del 16.4.2004, pag. 77), posizione comune del Consiglio del 7 ottobre 2004 (GU C 25 E dell'1.2.2005, pag. 29), posizione del Parlamento europeo del 23 febbraio 2005 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 12 luglio 2005.
([3]) Cfr. pag. 164 della presente Gazzetta ufficiale.

▼B

giare le parti coinvolte nel trasporto di carichi pericolosi in mare dall'adottare pratiche che non rispettino gli standard; gli effetti di dissuasione richiesti possono essere raggiunti solo con l'introduzione di sanzioni applicabili a chiunque causi o contribuisca a causare inquinamento marino; le sanzioni dovrebbero essere applicabili non solo al proprietario o al comandante della nave ma anche al proprietario del carico, alla società di classificazione o a qualsiasi altra persona coinvolta.

(8) Gli scarichi di sostanze inquinanti provocati dalle navi dovrebbero essere considerati violazioni se sono effettuati intenzionalmente, temerariamente o per negligenza grave. Tali violazioni sono considerate reati dalla decisione quadro 2005/667/GAI che completa la presente direttiva, e in presenza delle circostanze previste da tale decisione.

(9) Le sanzioni per gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi non sono correlate alla responsabilità civile delle parti interessate e non sono pertanto soggette alle norme riguardanti la limitazione o la configurazione della responsabilità civile, né limitano l'indennizzo efficace delle vittime degli incidenti di inquinamento.

(10) Occorre un'ulteriore efficace cooperazione tra gli Stati membri per garantire l'individuazione tempestiva degli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi e l'identificazione dei responsabili. Per tale ragione, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), ha un ruolo chiave da svolgere cooperando con gli Stati membri nello sviluppo di soluzioni tecniche e nella prestazione di assistenza tecnica relativamente all'attuazione della presente direttiva e assistendo la Commissione nell'esecuzione di qualsiasi compito ad essa assegnato per l'attuazione efficace della presente direttiva.

(11) Onde prevenire e combattere nel modo migliore l'inquinamento marino, si dovrebbero creare sinergie tra le autorità incaricate dell'applicazione della legge quali i corpi nazionali di guardia costiera. In tale contesto, la Commissione dovrebbe procedere a uno studio di fattibilità su un corpo di guardia costiera europeo incaricato di prevenire e far fronte all'inquinamento, precisandone i costi ed i benefici. Tale studio dovrebbe, se del caso, essere seguito da una proposta su un corpo di guardia costiera europeo.

(12) Se esistono elementi di prova chiari e obiettivi di uno scarico che provoca o minaccia di provocare un grave danno, gli Stati membri dovrebbero sottoporre la questione alle proprie autorità competenti per avviare un procedimento a norma dell'articolo 220 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982.

(13) L'applicazione della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico ([2]) è, insieme alla presente direttiva, uno strumento chiave nell'ambito della serie di misure destinate a prevenire l'inquinamento provocato dalle navi.

(14) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([3]).

(15) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia l'inserimento nel diritto comunitario delle norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e l'istituzione di sanzioni — penali o amministrative — in caso di violazione di tali norme, per raggiungere un livello elevato di sicurezza e di protezione

([1]) GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 724/2004 (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 1).
([2]) GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81. Direttiva modificata dalla direttiva 2002/84/CE (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 53).
([3]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

dell'ambiente nel trasporto marittimo, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(16) La presente direttiva rispetta pienamente la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea; si deve garantire un'audizione equa ed imparziale a qualsiasi persona sospettata di aver commesso una violazione. Le sanzioni devono essere proporzionate,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Finalità

1. Scopo della presente direttiva è quello di recepire nel diritto comunitario le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e di garantire che ai responsabili di scarichi vengano comminate sanzioni adeguate come indicato all'articolo 8, al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.

2. La presente direttiva non preclude agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose contro l'inquinamento provocato dalle navi, conformemente al diritto internazionale.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1. «Convenzione Marpol 73/78»: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978, nella versione aggiornata.

2. «Sostanze inquinanti»: le sostanze inserite nell'allegato I (idrocarburi) e nell'allegato II (sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa) della convenzione Marpol 73/78.

3. «Scarico»: ogni rigetto comunque proveniente da una nave, quale figura all'articolo 2 della convenzione Marpol 73/78.

4. «Nave»: un'imbarcazione marittima di qualsiasi tipo e battente qualsiasi bandiera, che operi nell'ambiente marino; sono inclusi gli aliscafi, i veicoli su cuscino d'aria, i sommergibili e i natanti.

Articolo 3

Campo di applicazione

1. La presente direttiva è applicabile, conformemente al diritto internazionale, agli scarichi di sostanze inquinanti:

a) nelle acque interne, compresi i porti, di uno Stato membro, nella misura in cui è applicabile il regime Marpol;

b) nelle acque territoriali di uno Stato membro;

c) negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale e soggetti al regime di passaggio di transito, come specificato nella parte III, sezione 2 della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare, nella misura in cui uno Stato membro abbia giurisdizione su tali stretti;

d) nella zona economica esclusiva o in una zona equivalente di uno Stato membro, istituita ai sensi del diritto internazionale;

e) in alto mare.

▼B

2. La presente direttiva si applica agli scarichi di sostanze inquinanti di tutte le navi, a prescindere dalla bandiera, ad esclusione delle navi militari da guerra o ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali.

Articolo 4

Violazioni

Gli Stati membri provvedono affinché gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi in una delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, siano considerati violazioni se effettuati intenzionalmente, temerariamente o per negligenza grave. Tali violazioni sono considerate reati dalla decisione quadro 2005/667/GAI che completa la presente direttiva, e in presenza delle circostanze previste da tale decisione.

Articolo 5

Deroghe

1. Lo scarico di sostanze inquinanti in una delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1 non è considerato una violazione se soddisfa le condizioni di cui all'allegato I, norme 9, 10, 11 a) o 11 c), o all'allegato II, norme 5, 6 a) o 6 c), della convenzione Marpol 73/78.

2. Lo scarico di sostanze inquinanti nelle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) e e), non è considerato una violazione da parte del proprietario, del comandante o dell'equipaggio posto sotto la responsabilità di quest'ultimo, se soddisfa le condizioni di cui all'allegato I, norma 11 b) o all'allegato II, norma 6 b), della convenzione Marpol 73/78.

Articolo 6

Misure di controllo dell'applicazione per le navi che si trovano nel porto di uno Stato membro

1. Se eventuali irregolarità o informazioni fanno nascere sospetti sul fatto che una nave che si trova volontariamente all'interno di un porto o in un terminale off-shore di uno Stato membro abbia proceduto o stia procedendo allo scarico di sostanze inquinanti in una delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lo Stato membro in questione garantisce che si proceda ad un'adeguata ispezione a norma del diritto nazionale, tenendo presenti gli orientamenti adottati in materia dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

2. Se l'ispezione di cui al paragrafo 1 mette in evidenza elementi che potrebbero far pensare a una violazione ai sensi dell'articolo 4, vengono informate le autorità competenti dello Stato membro in questione e dello Stato di bandiera.

Articolo 7

Misure di controllo dell'applicazione adottate dagli Stati costieri per le navi in transito

1. Se il presunto scarico di sostanze inquinanti avviene nelle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere b), c), d) o e), e se la nave sospettata di aver effettuato lo scarico non approda in un porto dello Stato membro che detiene le informazioni riguardo al presunto scarico, si applicano le seguenti disposizioni:

a) se il successivo porto di approdo della nave è situato in un altro Stato membro, gli Stati membri interessati collaborano strettamente tra di loro nell'ispezione di cui all'articolo 6, paragrafo 1 e per decidere gli opportuni provvedimenti da adottare riguardo allo scarico;

b) se il successivo porto di approdo della nave è situato in uno Stato terzo, lo Stato membro interessato adotta tutti i provvedimenti necessari per garantire che il successivo porto di approdo della nave venga

▼B

informato del presunto scarico e invita lo Stato in cui è situato tale porto ad adottare le iniziative adeguate rispetto allo scarico in questione.

2. Se esistono elementi di prova chiari e obiettivi che una nave che naviga nelle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) o d), abbia commesso, nell'area di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera d), una violazione consistente in uno scarico che provoca o minaccia di provocare un grave danno al litorale o agli interessi collegati dello Stato membro colpito o alle risorse delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) o d), il suddetto Stato membro provvede, quando gli elementi di prova lo giustificano e fatta salva la parte XII, sezione 7, della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare, a sottoporre la questione alle autorità competenti per avviare un procedimento, compreso il procedimento per il fermo della nave, a norma del proprio diritto nazionale.

3. In ogni caso vengono informate le autorità dello Stato di bandiera.

Articolo 8

Sanzioni

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie ad assicurare che le violazioni di cui all'articolo 4 siano soggette a sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, che possono comprendere sanzioni penali o amministrative.

2. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie affinché le sanzioni di cui al paragrafo 1 si applichino a chiunque sia responsabile di una violazione ai sensi dell'articolo 4.

Articolo 9

Conformità al diritto internazionale

Gli Stati membri applicano le disposizioni della presente direttiva senza discriminazioni formali o discriminazioni di fatto nei confronti delle navi straniere e agiscono nel rispetto del diritto internazionale applicabile, compresa la sezione 7, parte XII, della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare; essi notificano tempestivamente allo Stato di bandiera dell'imbarcazione e a qualsiasi altro Stato interessato i provvedimenti adottati a norma della presente direttiva.

Articolo 10

Misure di accompagnamento

1. Ai fini della presente direttiva, gli Stati membri e la Commissione cooperano, se del caso in stretta collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima e tenendo conto del programma di azione inteso a far fronte all'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali istituito dalla decisione n. 2850/2000/CE ([1]) e, se del caso, dell'applicazione della direttiva 2000/59/CE, al fine di:

a) predisporre i necessari sistemi di informazione richiesti per l'efficace applicazione della presente direttiva;

b) istituire prassi e orientamenti comuni sulla base di quelli esistenti a livello internazionale, in particolare per:

   — monitorare e individuare tempestivamente le navi che scaricano sostanze inquinanti in violazione della presente direttiva, eventualmente anche con il ricorso ad apparecchiature di monitoraggio di bordo;

   — applicare metodi affidabili per rintracciare le sostanze inquinanti in mare e attribuirle ad una determinata nave; e

([1]) Decisione n. 2850/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2000, che istituisce un quadro comunitario di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 1). Decisione modificata dalla decisione n. 787/2004/CE (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 12).

▼B

— procedere efficacemente al controllo dell'applicazione della presente direttiva.

2. Conformemente ai compiti definiti nel regolamento (CE) n. 1406/2002 l'Agenzia europea per la sicurezza marittima:

a) coopera con gli Stati membri nello sviluppo di soluzioni tecniche e nella prestazione di assistenza tecnica relativamente all'attuazione della presente direttiva, in azioni quali l'individuazione degli scarichi per mezzo del monitoraggio e della sorveglianza satellitari;

b) assiste la Commissione nell'attuazione della presente direttiva, anche, se del caso, mediante visite negli Stati membri, conformemente all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1406/2002.

Articolo 11

Studio di fattibilità

La Commissione presenta, prima della fine del 2006, al Parlamento europeo e al Consiglio uno studio di fattibilità su un corpo di guardia costiera europeo incaricato di prevenire e affrontare l'inquinamento, precisandone i costi e i benefici.

Articolo 12

Comunicazione delle informazioni

Ogni tre anni gli Stati membri inviano alla Commissione una relazione sull'applicazione della presente direttiva da parte delle autorità competenti. Sulla base delle relazioni pervenutele, la Commissione presenta una relazione della Comunità al Parlamento europeo e al Consiglio. In detta relazione la Commissione valuta, fra l'altro, l'opportunità di rivedere o estendere l'ambito di applicazione della presente direttiva. Essa descrive inoltre l'evoluzione della pertinente giurisprudenza degli Stati membri ed esamina la possibilità di creare una banca dati pubblica contenente detta pertinente giurisprudenza.

Articolo 13

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002 ([1]).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.

Articolo 14

Informazione

La Commissione informa periodicamente il comitato istituito dall'articolo 4 della decisione n. 2850/2000/CE delle eventuali misure proposte o di altre pertinenti attività riguardanti interventi di risposta in caso di inquinamento marino.

Articolo 15

Modifiche

Conformemente all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002 e secondo la procedura di cui all'articolo 13 della presente direttiva, il COSS può escludere gli emendamenti alla convenzione Marpol 73/78 dal campo di applicazione della presente direttiva.

([1]) GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 415/2004 della Commissione (GU L 68 del 6.3.2004, pag. 10).

▼B

Articolo 16

Attuazione

▼C1

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1º aprile 2007. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

▼B

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 17

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 18

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B

ALLEGATO

Sintesi, a fini di riferimento, delle norme in materia di scarichi della convenzione Marpol 73/78 riguardanti lo scarico di idrocarburi e di sostanze liquide nocive di cui all'articolo 2, punto 2

Parte I: Idrocarburi (Marpol 73/78, allegato I)

Ai fini dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78, per «idrocarburi» s'intende il petrolio in tutte le sue forme, ed in particolare il petrolio greggio, l'olio combustibile, le morchie, i residui d'idrocarburi e i prodotti raffinati (diversi dai prodotti petrolchimici che sono soggetti alle disposizioni dell'allegato II alla convenzione Marpol 73/78) e per «miscela di idrocarburi» s'intende ogni miscela contenente degli idrocarburi.

Estratti delle disposizioni in materia della convenzione Marpol 73/78, allegato I:

Norma 9: Regolamentazione degli scarichi di idrocarburi

1. Fatte salve le disposizioni delle norme 10 e 11 del presente allegato e del paragrafo 2 della presente norma, viene vietato ad ogni nave alla quale si applichi il presente allegato di scaricare in mare degli idrocarburi o delle miscele di idrocarburi, tranne nel caso in cui siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

   a) per quanto riguarda le petroliere, tranne nei casi previsti alla lettera b) del presente paragrafo:

      i) la petroliera non si trovi in una zona speciale;

      ii) la petroliera si trovi a più di 50 miglia marine dalla terra più vicina;

      iii) la petroliera si trovi in navigazione;

      iv) il flusso istantaneo di scarico degli idrocarburi non superi i 30 litri per miglio marino;

      v) la quantità totale di idrocarburi scaricata in mare non superi, per le petroliere esistenti, 1/15 000 della quantità totale del carico particolare da cui provengono i residui e, per le petroliere nuove, 1/30 000 della quantità totale del carico particolare da cui provengono i residui; e

      vi) la petroliera utilizzi un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi ed un sistema di cisterne di decantazione come prescritto dalla norma 15 del presente allegato;

   b) per quanto riguarda le navi di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, diverse dalle petroliere, e per quanto concerne le petroliere, per gli scarichi dalle sentine dei locali macchine ad esclusione delle sentine dei locali pompe del carico, a meno che tali scarichi non siano mescolati con dei residui del carico di idrocarburi:

      i) la nave non si trovi in una zona speciale;

      ii) la nave sia in navigazione;

      iii) il contenuto di idrocarburi degli scarichi non superi, senza essere diluito, 15 parti per milione; e

      iv) la nave utilizzi [un dispositivo di sorveglianza continua, di controllo e un sistema di filtraggio] prescritto dalla norma 16 del presente allegato.

2. Per quanto riguarda le navi di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate, diverse dalle petroliere, che navighino fuori delle zone speciali, l'autorità [dello Stato di bandiera] vigila affinché siano attrezzate, nella misura del possibile e della ragionevolezza, con impianti che permettano la conservazione dei residui di idrocarburi a bordo e il loro scarico negli impianti di raccolta o in mare conformemente alle disposizioni del paragrafo 1, lettera b) della presente norma.

3. […]

4. Le disposizioni del paragrafo 1 della presente norma non si applicano allo scarico della zavorra pulita o separata. Le disposizioni del paragrafo 1 non si applicano allo scarico di miscele di idrocarburi che, non diluite, abbiano un contenuto di idrocarburi non superiore alle 15 parti per milione e che non provengono dalle sentine dei locali pompe del carico e non sono mescolate con dei residui del carico di idrocarburi.

5. Lo scarico in mare non deve contenere né prodotti chimici od altre sostanze in quantità o concentrazioni pericolose per l'ambiente marino, né prodotti chimici o altre sostanze utilizzate per eludere le condizioni di scarico previste dalla presente norma.

▼B

6. I residui di idrocarburi che non possono essere scaricati in mare nelle condizioni enunciate nei paragrafi 1, 2 e 4 della presente norma dovranno essere conservati a bordo o scaricati negli impianti di raccolta.

7. […]

Norma 10: Metodi di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi dovuto alle navi in esercizio nelle zone speciali

1. Ai fini del presente allegato, le zone speciali sono la zona del Mare Mediterraneo, la zona del Mar Baltico, la zona del Mar Nero, la zona del Mar Rosso, la «zona dei Golfi», la zona del Golfo di Aden, la zona dell'Antartide e le acque dell'Europa nord occidentale [che sono definite nel modo seguente].

2. Fatte salve le disposizioni contenute nella norma 11 del presente allegato:

   a) è vietato ad ogni petroliera, nonché ad ogni altra nave di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, di scaricare in mare idrocarburi o miscele di idrocarburi mentre si trova in una zona speciale. […]

   b) […] È vietato ad ogni nave di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate, diversa da una petroliera, di scaricare in mare idrocarburi o miscele di idrocarburi mentre si trova in una zona speciale, a meno che il contenuto di idrocarburi degli scarichi non superi, senza essere diluito, 15 parti per milione.

3. a) Le disposizioni del paragrafo 2 della presente norma non si applicano allo scarico della zavorra pulita o separata;

   b) le disposizioni del paragrafo 2, lettera a) della presente norma non si applicano allo scarico delle sentine trattate dei locali macchine ove siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

      i) le acque di sentina non provengano dalle sentine dei locali pompe del carico;

      ii) le acque di sentina non siano mescolate con dei residui del carico di idrocarburi;

      iii) la nave sia in navigazione;

      iv) il contenuto di idrocarburi degli scarichi non superi, senza essere diluito, 15 parti per milione;

      v) la nave utilizzi un sistema di filtraggio prescritto dalla norma 16.5 del presente allegato;

      vi) il sistema di filtraggio sia dotato di un dispositivo di arresto che permetta di arrestare automaticamente lo scarico se il contenuto di idrocarburi dell'effluente supera 15 parti per milione.

4. a) Lo scarico in mare non deve contenere né prodotti chimici od altre sostanze in quantità o concentrazioni pericolose per l'ambiente marino, né prodotti chimici od altre sostanze utilizzate per eludere le condizioni di scarico previste dalla presente norma;

   b) i residui di idrocarburi che non possono essere scaricati in mare alle condizioni enunciate al paragrafo 2 o 3 della presente norma dovranno essere conservati a bordo o scaricati in impianti di raccolta.

5. Nessuna disposizione della presente norma vieta ad una nave di cui solo una parte del tragitto si trovi in una zona speciale di effettuare degli scarichi fuori della zona speciale conformemente alle disposizioni contenute nella norma 9 del presente allegato.

6. […]

7. […]

8. […]

Norma 11: Eccezioni

Le norme 9 e 10 del presente allegato non si applicano:

a) allo scarico in mare di idrocarburi o di miscele di idrocarburi effettuato da una nave per assicurare la propria sicurezza o quella di un'altra nave, o salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico in mare di idrocarburi o di miscele di idrocarburi provenienti da un'avaria alla nave o al suo equipaggiamento:

   i) a condizione che siano state prese tutte le ragionevoli precauzioni dopo l'avaria o la scoperta dello scarico per impedire o ridurre tale scarico, e

   ii) tranne il caso in cui il proprietario o il comandante abbia agito con l'intenzione di provocare l'avaria o incautamente e con la consapevolezza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta; o

c) allo scarico in mare di sostanze contenenti degli idrocarburi approvato dall'autorità [dello Stato di bandiera], quando tali sostanze siano utilizzate per lottare contro un particolare caso di inquinamento al fine di ridurre i danni dovuti a

▼B

tale inquinamento. Ogni scarico di tale natura dovrà essere sottoposto all'approvazione del governo sotto la cui giurisdizione sia previsto che lo scarico possa avvenire.

Parte II: Sostanze liquide nocive (Marpol 73/78, allegato II)

Estratti delle disposizioni in materia della convenzione Marpol 73/78, allegato II:

Norma 3: Classificazione in categorie ed elencazione delle sostanze liquide nocive

1. Ai fini delle norme del presente allegato, le sostanze liquide nocive vengono suddivise nelle seguenti quattro categorie:

   a) categoria A: sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o lo scarico della zavorra, presentano un grave rischio sia per le risorse marine sia per la salute umana o nuocciono seriamente alle attrattive dei luoghi o alle altre legittime utilizzazioni del mare e giustificano, di conseguenza, l'attuazione di misure rigorose di lotta contro l'inquinamento;

   b) categoria B: sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o lo scarico della zavorra, presentano un rischio sia per le risorse marine o per la salute umana o nuocciono alle attrattive dei luoghi sia alle altre utilizzazioni legittime del mare e giustificano perciò l'attuazione di particolari misure di lotta contro l'inquinamento;

   c) categoria C: sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o di scarico della zavorra, presentano un lieve rischio sia per le risorse marine sia per la salute umana o nuocciono un poco alle attrattive dei luoghi e alle altre utilizzazioni legittime del mare e richiedono perciò delle particolari condizioni operative;

   d) categoria D: sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o di scarico della zavorra, presentano un lievissimo rischio sia per le risorse marine sia per la salute dell'uomo o nuocciono pochissimo alle attrattive dei luoghi o alle altre legittime utilizzazioni del mare e richiedono perciò alcune precauzioni nelle condizioni operative.

2. […]

3. […]

4. […]

[Altri orientamenti sulla classificazione delle sostanze, compreso un elenco delle sostanze classificate, sono contenuti nella norma 3, paragrafi 2-4, nella norma 4 e nelle appendici della convenzione Marpol 73/78, allegato II]

Norma 5: Scarico di sostanze liquide nocive

Sostanze di categorie A, B e C fuori delle zone speciali e di categoria D in tutte le zone

Subordinatamente alle disposizioni […] della norma 6 del presente allegato,

1. È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria A definite nella norma 3, paragrafo 1, lettera a) del presente allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in questa categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengono tali sostanze. Quando le cisterne che contengono sostanze o miscele devono essere lavate, i residui risultanti devono essere scaricati in un impianto di raccolta fino a che la concentrazione della sostanza nell'effluente a tale impianto sia uguale o inferiore a 0,1 % in peso e fino a che la cisterna risulti vuota, ad eccezione del fosforo, giallo o bianco, per il quale la concentrazione residua deve essere pari a 0,01 % in peso. L'acqua eventualmente aggiunta alla cisterna può essere scaricata in mare ove siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

   a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma o ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

   b) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

   c) che lo scarico avvenga a non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

2. È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria B definite dalla norma 3, paragrafo 1, lettera b) del presente allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in questa categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non vengano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

▼B

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità di almeno 7 nodi se dotata di propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che i procedimenti e le sistemazioni per lo scarico siano approvati dall'autorità [dello Stato di bandiera]. Essi sono basati sulle norme elaborate dall'[IMO] ed assicurano che la concentrazione e il tasso di scarico dell'effluente siano tali che nella scia a poppavia della nave la concentrazione della sostanza non sia superiore ad una parte per milione;

c) che la quantità massima di carico che viene scaricata da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima approvata secondo i procedimenti considerati alla lettera b) del presente paragrafo, la quale, in ogni caso, non deve superare la maggiore delle quantità seguenti: 1 metro cubo o 1/3000 della capacità della cisterna in metri cubi;

d) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

3. È vietato lo scarico in mare delle sostanze di categoria C, definite dalla norma 3, paragrafo 1, lettera c) del presente allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità di almeno 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che i procedimenti e le sistemazioni per lo scarico siano approvati dall'autorità [dello Stato di bandiera]. Essi sono basati sulle norme elaborate dall'[IMO] ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente sono tali che nella scia a poppavia della nave la concentrazione della sostanza non superi le 10 parti per milione;

c) che la quantità massima di carico che viene scaricata da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima approvata secondo i procedimenti di cui alla lettera b) del presente paragrafo, la quale in ogni caso non deve superare la maggiore delle quantità seguenti: 3 metri cubi o 1/1 000 della capacità della cisterna in metri cubi;

d) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

4. È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria D, definite dalla norma 3, paragrafo 1, lettera d) del presente allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in tale categoria nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità di almeno 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che la concentrazione della miscela non superi una parte della sostanza per 10 parti di acqua; e

c) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina.

5. Per liberare le cisterne dai residui del carico può venire usato un sistema di ventilazione approvato dall'autorità [dello Stato di bandiera]. Tale sistema deve essere basato su norme elaborate dall'[IMO]. L'acqua eventualmente introdotta successivamente nella cisterna deve essere considerata pulita e non è soggetta alle disposizioni dei paragrafi 1, 2, 3 o 4 della presente norma.

6. È vietato lo scarico in mare di sostanze che non appartengano ancora ad una categoria o che non siano state classificate a titolo provvisorio o che siano valutate in conformità della norma 4, paragrafo 1 del presente allegato, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o di altri residui o miscele che contengano tali sostanze.

Sostanze delle categorie A, B e C nelle zone speciali [definite nella convenzione Marpol 73/78, allegato II, norma 1, compreso il Mar Baltico]

Subordinatamente alle disposizioni […] della norma 6 del presente allegato,

7. È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria A definite nella norma 3, paragrafo 1, lettera a) del presente allegato, delle sostanze che sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze. Quando le cisterne che contengono tali sostanze o miscele devono essere lavate i residui risultanti devono essere scaricati in un impianto di raccolta preparato dagli Stati rivieraschi della zona speciale in

▼B

base alle disposizioni della norma 7 del presente allegato, fino a che la concentrazione della sostanza nell'effluente a tale impianto sia uguale o inferiore allo 0,05 % in peso e fino a che la cisterna risulti vuota, ad eccezione del fosforo, giallo o bianco, per il quale la concentrazione residua deve essere pari a 0,005 % in peso. L'acqua eventualmente aggiunta successivamente alla cisterna può essere scaricata in mare ove siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

c) che lo scarico avvenga a non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

8. È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria B, definite nella norma 3, paragrafo 1, lettera b) del presente allegato, delle sostanze che sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

a) che la cisterna sia stata lavata conformemente al procedimento approvato dall'autorità [dello Stato di bandiera] e fondato sulle norme elaborate dall'[IMO] e che i residui risultanti dal lavaggio siano stati scaricati in un impianto di raccolta;

b) che la nave navighi ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

c) che i procedimenti e le sistemazioni per provvedere allo scarico ed al lavaggio siano approvati dall'autorità [dello Stato di bandiera]. Essi si basano sulle norme elaborate dall'[IMO] ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente siano tali da non permettere che la concentrazione della sostanza nella scia a poppavia della nave superi una parte per milione;

d) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

9. È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria C, definite dalla norma 3, paragrafo 1, lettera c) del presente allegato, delle sostanze che sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave navighi ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che i procedimenti e le sistemazioni per lo scarico siano approvati dall'autorità [dello Stato di bandiera]. Essi si basano sulle norme elaborate dall'[IMO] ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente siano tali da non permettere che la concentrazione della sostanza, nella scia a poppavia della nave, superi una parte per milione;

c) che la quantità massima di carico scaricata in mare da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima approvata secondo i procedimenti di cui alla lettera b) del presente paragrafo, non dovendo in ogni caso tale quantità superare la maggiore delle seguenti quantità: 1 metro cubo o 1/3 000della capacità della cisterna in metri cubi;

d) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

10. Per liberare le cisterne dai residui del carico può venire usato un sistema di ventilazione approvato dall'autorità [dello Stato di bandiera]. Tale sistema deve essere basato sulle norme elaborate dall'[IMO]. L'acqua eventualmente introdotta nella cisterna deve essere considerata pulita e non è soggetta alle disposizioni dei paragrafi 7, 8 o 9 della presente norma.

11. È vietato lo scarico in mare delle sostanze che non appartengono ancora ad una categoria o che non siano state classificate a titolo provvisorio o che siano valutate conformemente alla norma 4.1 del presente allegato, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o di altri residui o miscele che contengano tali sostanze.

▼B

12. Le disposizioni della presente norma non vietano alle navi di tenere a bordo dei residui di carico delle categorie B o C e di scaricarle fuori di una zona speciale, in base alle disposizioni, rispettivamente, dei paragrafi 2 o 3 della presente norma.

Norma 6: Esclusioni

La norma 5 del presente allegato non si applica:

a) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive, o di miscele che contengano tali sostanze, che si renda necessario per garantire la sicurezza della nave o per salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive o di miscele contenenti tali sostanze che derivano da avaria a una nave o al suo equipaggiamento:

   i) a condizione che dopo l'avaria o la scoperta dello scarico siano prese tutte le ragionevoli precauzioni per impedire o ridurre lo scarico; e

   ii) salvo quando l'armatore o il comandante abbiano agito con l'intento di causare l'avaria o incautamente ed essendo a conoscenza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta; o

c) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive o di miscele che contengano tali sostanze approvato dall'autorità [dello Stato di bandiera] quando effettuato per la lotta contro determinati casi di inquinamento per ridurre i danni. Qualsiasi scarico di tal genere è subordinato all'approvazione di tutti i governi nei cui limiti di giurisdizione tale scarico debba, secondo ogni previsione, avvenire.