

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 5.3.2003
COM(2003) 92 definitivo

2003/0037 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali, per i reati di inquinamento

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

Gli incidenti avvenuti di recente, ed in particolare l'affondamento della petroliera *Prestige* nel novembre 2002 e dell'*Erika* nel dicembre 1999, hanno messo in evidenza la necessità di un giro di vite per quanto riguarda l'inquinamento provocato dalle navi. Nonostante le numerose misure diverse adottate negli ultimi dieci anni nell'Unione europea per incrementare la sicurezza, le acque europee continuano ad essere solcate da navi di dubbia qualità che trasportano carichi inquinanti, continuando a causare incidenti con inquinamento di vaste proporzioni, senza che i responsabili vengano adeguatamente puniti.

Ma gli incidenti di primo piano di questo tipo non sono l'unico problema. A livello mondiale l'inquinamento da idrocarburi causato dalle navi è principalmente dovuto allo scarico deliberato in mare. L'inaccettabile prassi di effettuare scarichi cosiddetti "operativi" - ossia intenzionali - dalle navi, comprese le operazioni di pulizia delle cisterne e lo smaltimento del petrolio residuo, è ancora ampiamente diffusa nelle acque costiere degli Stati membri e oltre. Se da un lato è vero che i vari provvedimenti adottati in ambito internazionale e dall'UE, uniti ad una serie di iniziative condotte dall'industria marittima per ridurre l'inquinamento causato dalle navi, hanno effettivamente ridotto queste pratiche, dall'altro il problema rimane ancora molto diffuso. Nel 2001 le operazioni di sorveglianza aerea hanno consentito di rilevare 390 chiazze di petrolio nel Mar Baltico[1] e 596 nel Mare del Nord[2], mentre uno studio della Commissione sul Mare Mediterraneo ha riferito di 1 638 scarichi illeciti in mare nel solo 1999.[3] Solo una ridotta percentuale delle navi che effettuano scarichi illeciti in mare viene effettivamente rilevata e solo poche sono alla fine soggette ad un procedimento giudiziario.

In sintonia con la proposta di direttiva della Commissione relativa alla protezione dell'ambiente attraverso il diritto penale[4], la direttiva proposta in questa sede stabilisce che gli scarichi effettuati in violazione delle normative comunitarie costituiscono un reato penale e che devono essere applicate sanzioni, anche penali, se le persone coinvolte vengono ritenute responsabili di aver causato l'evento o di avervi partecipato deliberatamente o per negligenza grave. Nel caso delle persone fisiche, nei casi più gravi la sanzione può arrivare alla privazione della libertà. L'introduzione di adeguate sanzioni per i reati di inquinamento è un elemento di particolare importanza se riferito all'inquinamento causato dalle navi, in quanto i regimi internazionali di responsabilità civile applicabili in caso di incidenti da inquinamento prodotto dalle navi presentano notevoli lacune in fatto di dissuasione.

Dopo i recenti incidenti, ai massimi livelli politici dell'UE si è sottolineata con forza l'urgenza di giungere a un provvedimento specifico in materia di inquinamento provocato dalle navi. Al Consiglio europeo di Copenaghen del 13 dicembre 2002, i Capi di Stato e di governo di tutti gli Stati membri dell'UE hanno manifestato la loro forte preoccupazione riguardo all'incidente della *Prestige* e hanno espressamente fatto riferimento alla necessità di disporre di altre misure specifiche in materia di responsabilità civile e di sanzioni. Da parte sua, il Consiglio

---

1 http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf. Dal 1988, grazie ai controlli aerei nel Mar Baltico sono stati rilevati e confermati 7 216 scarichi inquinanti causati da navi.

2 http://www.bonnagreement.org/

3 http://europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

4 COM(2001) 139 definitivo del 13 marzo 2001, modificato dal COM(2002) 544 definitivo del 30 settembre 2002.

"Trasporti e telecomunicazioni" del 6 dicembre 2002 ha accolto con favore "l'intenzione della Commissione di presentare una proposta per assicurare che chiunque, per grave negligenza, abbia causato o contribuito a causare un incidente da inquinamento, incorra in sanzioni adeguate"[5]. Il Consiglio "Giustizia e affari interni" del 19 dicembre 2002 ha inoltre concordato sul fatto di prendere in considerazione l'eventualità di misure complementari "per rafforzare la protezione dell'ambiente, in particolare dei mari, attraverso il diritto penale."[6]

La Commissione condivide pienamente le opinioni degli Stati membri sull'urgenza della presente proposta e ritiene che, alla luce delle considerazioni già espresse, sia giustificata una misura specifica concernente le sanzioni per i reati di inquinamento causato dalle navi, fatto salvo un regime più generico applicabile alla tutela dell'ambiente attraverso il diritto penale[7]. Per questo motivo la Commissione si propone, come aveva già annunciato nella comunicazione sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera *Prestige* (COM(2002) 681 definitivo), di colmare alcune delle più importanti lacune che ancora persistono a livello normativo in materia di scarichi in mare, sia intenzionali che accidentali[8].

2. ANTEFATTI E MOTIVAZIONE

2.1. Necessità di disporre di norme comunitarie in materia di inquinamento causato dalle navi

È ormai un dato ampiamente riconosciuto che lo scarico deliberato in mare di rifiuti e residui del carico delle navi è un fenomeno troppo comune. Gran parte degli scarichi avviene illecitamente, nel senso che contravviene alle norme internazionali sugli scarichi delle navi contenute nella convenzione Marpol 73/78 (la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978 e successive modifiche), che è stata ampiamente ratificata a livello mondiale. Nonostante ciò, si procede solo nei confronti di una piccola percentuale di responsabili.

I motivi sono molteplici. Innanzitutto, gli scarichi illeciti sono favoriti dalla mancanza di adeguate strutture per la raccolta dei rifiuti nei porti; secondariamente, l'esecuzione della convenzione Marpol 73/78 non è uguale in tutto il mondo e nemmeno all'interno dell'UE; in terzo luogo, non sempre è possibile scoprire in tempo gli scarichi; poi, anche se lo scarico viene rilevato e attribuito ad una determinata nave, raramente si avvia un procedimento giudiziario e, anche quando ciò avviene, spesso non ci sono prove sufficienti per condannare il responsabile; infine, anche se il responsabile viene condannato, molti Stati applicano ammende lievi per questo tipo di reato, che a volte colpiscono solo il comandante della nave e non il proprietario, che impartisce le istruzioni che il comandante è chiamato ad eseguire.

---

5 Paragrafo 14 delle conclusioni del Consiglio sulla sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento del 6 dicembre 2002.

6 Dichiarazione del Consiglio "Giustizia e affari interni" del 19 dicembre 2002.

7 Come proposto dalla Commissione nel marzo 2001 (cfr. nota 4).

8 Cfr. anche la comunicazione della Commissione "Verso una strategia per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino", COM(2002) 539 del 2 ottobre 2002, dove la regolamentazione dell'inquinamento illegale causato dalle navi figura tra i principali obiettivi a breve termine.

La convenzione Marpol 73/78, accettata a livello mondiale, fissa norme precise e condizioni rigide per lo scarico in mare di rifiuti e residui; le disposizioni sono ancora più severe per quelle zone designate come "zone speciali" (che comprendono, per l'inquinamento da idrocarburi, il Mar Baltico, il Mare Mediterraneo e il Mare del Nord). Visto che le norme sono rigide e vengono accettate in maniera generale, il frequente verificarsi di scarichi illeciti può sinteticamente spiegarsi con una mancata applicazione ed esecuzione delle norme applicabili e non con una carenza delle norme in quanto tali. In campo internazionale ci sono pochi meccanismi per imporre l'applicazione della convenzione Marpol 73/78: se i comandanti delle navi, i proprietari o gli Stati decidono di ignorare le disposizioni in vigore, la comunità internazionale in quanto tale dispone di pochi strumenti per imporne l'osservanza e, in quel caso, si affida a provvedimenti nazionali e regionali.

La Commissione aveva già rilevato le discrepanze esistenti tra le norme in vigore e la prassi in questo settore nella comunicazione che modifica una politica comune sulla sicurezza dei mari del 24 febbraio 1993, nella quale dichiarava che si poteva migliorare l'osservanza delle disposizioni della Marpol 73/78, di cui tutti gli Stati membri erano parti firmatarie, e che servivano altre iniziative per migliorare l'attuazione di regole e norme internazionali. Da allora, a livello comunitario sono state adottate varie iniziative in tal senso. In primo luogo, questo tipo di reato rientra nella direttiva 95/21/CE sul controllo dello Stato di approdo, che prevede che ad ogni ispezione vengano verificati il registro degli oli minerali e altri registri; in caso di discrepanze o dubbi è possibile effettuare altre ispezioni o procedere al fermo della nave. In secondo luogo, per lottare contro l'inquinamento marino causato dagli scarichi operativi (deliberati) delle navi, la Comunità ha adottato la direttiva 2000/59/CE che istituisce, da un lato, l'obbligo per i porti di dotarsi di adeguati impianti di raccolta dei rifiuti delle navi e, dall'altro, l'obbligo per le navi di utilizzare tali impianti. La direttiva intende così disincentivare le navi a scaricare sostanze inquinanti in mare, fornendo norme dettagliate per il conferimento dei rifiuti e dei residui del carico nei porti; il testo introduce inoltre ispezioni specifiche per i rifiuti che, come quelle previste nell'ambito del controllo dello Stato di approdo, sono controlli a campione. Infine, la direttiva sul monitoraggio del traffico navale (2002/59/CE) migliorerà ulteriormente le informazioni di cui dispongono gli Stati costieri sulle navi presenti nelle loro acque e sui carichi che queste trasportano; la direttiva istituisce anche le procedure per rilevare gli scarichi illeciti in mare e per le successive misure che gli Stati membri devono adottare in mare in caso di scarichi di questo tipo.

Pur rappresentando misure importanti per eliminare gli scarichi illeciti, questi strumenti non riescono ad affrontare completamente il problema a livello comunitario, perché nel quadro normativo manca un elemento: il reato, ovvero la violazione delle norme applicabili in materia di inquinamento, non è interamente disciplinato dal diritto comunitario. D'altro canto, l'applicazione della convenzione Marpol 73/78 da parte degli Stati membri presenta diversità, sia a livello di pratica che di diritto.[9] Gli Stati membri svolgono ispezioni e procedono contro i potenziali responsabili con modalità molto diverse; inoltre, anche l'applicazione delle sanzioni varia da uno Stato membro all'altro, sia per quanto riguarda le persone a cui comminare le sanzioni sia per l'entità e la natura delle sanzioni applicate.

[9] Cfr., ad esempio, il documento dell'IMO MEPC 48/12.

Per questi motivi una direttiva specifica sugli scarichi delle navi avrebbe il duplice effetto di integrare e di chiarire la normativa comunitaria del settore e di armonizzare i sistemi di controllo dell'applicazione delle norme. Inoltre, il fatto di disporre di una disciplina giuridica che specifica il reato e le sanzioni applicabili agli scarichi in mare delle navi faciliterà enormemente l'istituzione di altre misure di cooperazione per l'attuazione di tali norme. Per citare un esempio, è ormai un dato di fatto che gli Stati membri debbano cooperare più strettamente in vari settori correlati, compreso il monitoraggio degli sversamenti di petrolio, l'identificazione dei responsabili dell'inquinamento e la raccolta di prove efficaci nei procedimenti giudiziari. Un tale strumento costituirebbe, in ultima analisi, la piattaforma giuridica per consentire all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) di intervenire in questo contesto. L'EMSA ha tutte le capacità necessarie per seguire le questioni legate al monitoraggio e alla rilevazione di scarichi illeciti e a livello politico c'è un ampio sostegno per attribuirle questo tipo di attività, ma attualmente manca ancora la base giuridica ai sensi del diritto comunitario.

Per concludere, un nuovo strumento comunitario, che faccia rientrare nel diritto comunitario le norme riguardanti l'inquinamento causato dalle navi e che ne disciplini dettagliatamente l'esecuzione, è giustificato da una serie di motivi di ordine giuridico, politico e pratico.

2.2. Motivazione per l'applicazione di sanzioni, anche penali, per i responsabili

Garantire la sicurezza dei trasporti marittimi e proteggere le acque comunitarie dall'inquinamento causato dalle navi è indubbiamente uno degli obiettivi della Comunità, che deve essere perseguito dalla politica comunitaria ai sensi del Titolo V del trattato, ed in particolare dell'articolo 80, paragrafo 2. La Comunità ha il diritto di regolamentare il comportamento per realizzare un obiettivo comunitario e ha la competenza per legiferare che i comportamenti oggetto di normative (o la mancata conformità a tali comportamenti) siano soggetti a sanzioni a livello nazionale.

Non esiste alcuna competenza sostanziale esplicita della Comunità rispetto alle questioni penali in sé; tuttavia, purché sia necessario per conseguire gli obiettivi della Comunità, quest'ultima può imporre agli Stati membri di prevedere sanzioni penali. Inoltre, anche qualora il diritto comunitario non contempli espressamente sanzioni (o sanzioni penali), gli Stati membri possono essere costretti ad intervenire per far applicare il diritto comunitario. Nei casi in cui il diritto penale rappresenti l'unico modo per garantire l'efficace esecuzione del diritto comunitario, gli Stati membri possono essere obbligati a prevedere sanzioni penali. Le questioni pertinenti da porsi per determinare se una misura proposta rientra o meno nelle competenze della Comunità riguardano, pertanto, la natura e la finalità dell'azione prevista. Nella misura in cui il provvedimento in questione è destinato ad aumentare la sicurezza marittima o a proteggere l'ambiente, la Comunità è competente in materia.

In linea con la sua politica in materia di reati ambientali, la Commissione ritiene che solo l'applicazione di sanzioni penali rappresenti uno strumento sufficientemente efficace per garantire che le norme contro l'inquinamento causato dalle navi abbiano gli effetti desiderati. Un provvedimento di natura penale costituirà un deterrente a livello comunitario per tutti coloro che risultano coinvolti nel trasporto di merci inquinanti per mare. Gli effetti di una misura saranno sufficientemente dissuasivi solo se gli scarichi illeciti sono considerati un reato penale, ad indicare una disapprovazione a livello sociale diversa, sotto il profilo qualitativo, dai meccanismi di indennizzo previsti dal diritto civile o dai provvedimenti amministrativi. In questo modo si manda pertanto un segnale forte, con un effetto dissuasivo maggiore, ai potenziali criminali.

Oltre a queste considerazioni, un'altra importante caratteristica del diritto marittimo esistente giustifica particolarmente provvedimenti di natura penale in materia di inquinamento causato dalle navi: si tratta dei regimi internazionali di responsabilità civile applicabili agli incidenti di inquinamento provocati dalle navi, che presentano rilevanti lacune a livello di dissuasione.

Per quanto riguarda l'indennizzo dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi, attualmente l'inquinamento provocato dalle petroliere è regolamentato, in ambito internazionale, dal regime istituito dalla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (CLC) e dalla Convenzione internazionale sull'istituzione di un fondo internazionale per l'indennizzo dei danni derivanti da inquinamento da idrocarburi (convenzione FUND), modificate dai rispettivi protocolli del 1992, di cui tutti gli Stati membri costieri sono firmatari. Le due convenzioni istituiscono un sistema di responsabilità civile a due livelli, fondato sulla responsabilità oggettiva - ma in pratica limitata - per il proprietario registrato della nave e su un fondo, finanziato collettivamente da chi riceve gli idrocarburi, che garantisce un indennizzo supplementare alle vittime degli incidenti da sversamento di idrocarburi che non riescono ad ottenere il risarcimento totale dei danni dal proprietario della nave.

L'elemento centrale del regime internazionale sull'inquinamento da idrocarburi (e da altre sostanze pericolose e nocive, disciplinato da una convenzione che deve ancora entrare in vigore) è pertanto *l'indennizzo* delle vittime, mentre la *responsabilità* di chi inquina rappresenta una caratteristica decisamente meno importante, in quanto la responsabilità personale dell'inquinatore è "annacquata" da un diritto praticamente inviolabile del proprietario della nave di limitare la propria responsabilità civile e dall'indennizzo collettivo di chi riceve il carico attraverso i fondi istituiti, a prescindere dal ruolo effettivamente svolto nell'incidente. I regimi di responsabilità civile e di indennizzo per l'inquinamento marittimo, così come sono concepiti oggi, forniscono pertanto pochi elementi di dissuasione per scoraggiare i soggetti coinvolti nel trasporto per mare di merci pericolose o inquinanti dall'agire con negligenza e hanno dunque scarso valore quando si tratta di contribuire alla prevenzione degli incidenti. Tuttavia, a causa di vincoli giuridici internazionali, tali regimi internazionali non possono essere modificati dalla normativa dell'UE. Nella comunicazione nota come Erika II (COM(2000) 802 definitivo) la Commissione ha sottolineato la necessità di apportare due modifiche in particolare, che avrebbero l'effetto desiderato:

- la responsabilità civile del proprietario della nave dovrebbe essere illimitata se si dimostra che il danno da inquinamento è dovuto a negligenza grave da parte sua;

- dalle convenzioni in materia dovrebbe essere soppresso il divieto di chiedere il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento al noleggiatore, all'esercente e all'operatore della nave.

La Commissione ha aggiunto che, se non sarà possibile realizzare gli opportuni miglioramenti alle norme internazionali in materia di responsabilità civile e di indennizzo, presenterà una proposta per l'adozione di una normativa comunitaria destinata a introdurre un regime comunitario di responsabilità civile e indennizzo per i casi di inquinamento marittimo. Tale regime UE comporterebbe la denuncia delle attuali convenzioni in vigore sulla responsabilità civile e l'indennizzo per l'inquinamento da idrocarburi. La Commissione prosegue nel suo impegno per modificare il regime internazionale secondo le indicazioni presentate, anche se l'esito è ancora incerto.

Alla luce di queste considerazioni la Commissione ritiene pertanto che sia necessario introdurre un provvedimento di natura penale a livello di UE per integrare l'attuale sistema di responsabilità civile e indennizzo dei danni da inquinamento. In tal modo sarà possibile introdurre il meccanismo della responsabilità diretta per tutti i soggetti coinvolti nell'incidente ed istituire un regime che preveda adeguati effetti punitivi - e preventivi - senza i vincoli giuridici già citati e senza ripercussioni per un risarcimento totale e rapido delle vittime. La proposta sul cosiddetto fondo COPE, che rientrava nel secondo pacchetto Erika (COM(2000) 802 definitivo), conteneva già un articolo sulle sanzioni pecuniarie (articolo 10), ma poiché il Consiglio non ha discusso nei dettagli il regolamento nel suo complesso, non si è dato seguito a quel particolare aspetto.

Alla luce di queste considerazioni, la Commissione, come aveva già annunciato nella comunicazione del 3 dicembre 2002 sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera *Prestige* (COM(2002) 681 definitivo), che il Consiglio aveva accolto favorevolmente, propone in questa sede che i reati di inquinamento causato dalle navi, se commessi deliberatamente o per negligenza grave, siano soggetti a sanzioni, anche penali. La direttiva proposta disciplina l'inquinamento causato da qualsiasi tipo di nave, petroliere e non, e contempla non solo l'inquinamento da idrocarburi, ma anche gli scarichi illeciti di sostanze liquide nocive. Come spiegato, un provvedimento di questo tipo è necessario per garantire un nesso sufficientemente evidente tra la causa dell'inquinamento e la responsabilità delle persone che lo hanno provocato. Visti i vincoli giuridici a livello internazionale e la necessità di garantire il risarcimento efficiente e totale delle vittime, un provvedimento di natura penale è il meccanismo più adeguato allo scopo. L'articolo 6 della presente direttiva è pertanto un elemento indispensabile per garantire una politica comunitaria efficace di protezione ambientale e di sicurezza marittima.

La misura proposta in questa sede non impone agli Stati membri di modificare il proprio sistema di base di diritto penale, compresa, tra l'altro, la dottrina della responsabilità penale o le definizioni generali di colpevolezza. I provvedimenti che ravvicinano i suddetti principi e definizioni generali non riguardano specificamente gli obiettivi comunitari in questione né, d'altra parte, il campo di applicazione arriva a stabilire disposizioni (di minima) in materia di sanzioni penali o a toccare principi generali di diritto penale, amministrazione della giustizia e/o giurisdizione e procedure penali.

3. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

La proposta consta di due provvedimenti diversi, ma della stessa importanza. In primo luogo incorpora nel diritto comunitario le norme internazionali applicabili sugli scarichi per l'inquinamento causato dalle navi e regolamenta dettagliatamente le modalità per garantire l'osservanza di tali norme. Questa parte della proposta comprende alcuni importanti elementi nuovi, soprattutto le violazioni che hanno avuto luogo in alto mare (cioè la parte di mare che non rientra nella giurisdizione degli Stati). In secondo luogo, la proposta di direttiva stabilisce che la violazione delle norme sugli scarichi deve essere considerata un reato penale e fornisce chiarimenti sulla natura delle sanzioni da comminare.

Questi due provvedimenti colmano un importante vuoto giuridico, in quanto attualmente gli scarichi delle navi non sono regolamentati a sufficienza dal diritto comunitario e il diritto del mare in vigore non fornisce sufficienti strumenti di dissuasione in merito a queste pratiche pericolose nei confronti di chi si occupa del trasporto di sostanze inquinanti per mare. Entrambi i provvedimenti vanno oltre il problema dell'inquinamento da idrocarburi, in quanto trattano i reati di inquinamento più in generale, compreso l'inquinamento provocato da sostanze chimiche.

4. OSSERVAZIONI SPECIFICHE

4.1. Finalità

Il primo articolo stabilisce che la direttiva ha l'obiettivo principale di aumentare la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino e che le misure proposte sono necessarie per raggiungere lo scopo.

4.2. Definizioni

Le definizioni contribuiscono a specificare la portata dei provvedimenti proposti. Gli scarichi saranno considerati illeciti o meno sulla base delle norme della convenzione Marpol 73/78, mentre nella definizione di "sostanze inquinanti" vengono fatti rientrare gli idrocarburi e le sostanze liquide nocive indicati con maggiori dettagli nella convenzione medesima. Le norme della convenzione Marpol 73/78 sono ampiamente applicabili in tutto il mondo e dunque ben note alle parti interessate. Per quanto riguarda la severità delle norme, secondo la valutazione della Commissione nell'immediato non c'è alcun motivo per irrigidirle: la convenzione Marpol 73/78 è applicabile a qualsiasi forma di idrocarburi, ad esempio, e in generale fa riferimento ad una quantità massima di effluente di una miscela (non superiore a 15 parti per milione). In termini più semplici, sarebbe possibile semplificare le norme e concludere che qualsiasi scarico di idrocarburi che risulti visibile in acqua costituisce verosimilmente una violazione delle norme della Marpol 73/78. Adottando le norme della suddetta convenzione come riferimento si disporrà anche della base giuridica necessaria per applicare le norme anche al di là delle acque territoriali degli Stati membri, ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS), di cui la Comunità europea è parte firmataria. Poiché la direttiva intende disciplinare qualsiasi scarico illecito, la definizione comprende anche l'inquinamento dovuto ad avaria della nave o del suo equipaggiamento, caso che in massima parte non rientra nel regime istituito dalla Marpol. Vale la pena di sottolineare, tuttavia, che ai sensi dell'articolo 6 della proposta, le sanzioni per gli scarichi illeciti vengono comminate solo se l'inquinamento è frutto di comportamento intenzionale o di negligenza grave delle parti interessate. La definizione di "nave" è ampia e ricomprende tutti i tipi di navi marittime, in quanto qualsiasi nave può effettuare scarichi illeciti di sostanze inquinanti. Per ragioni analoghe, la definizione delle persone soggette a sanzioni comprende una gamma molto ampia di potenziali responsabili, comprese le persone fisiche e giuridiche.

4.3. Portata geografica

La direttiva riguarda l'inquinamento marino causato da navi che avviene in tutte le acque costiere della Comunità, ma va anche oltre, nel senso che viene esteso anche all'inquinamento in alto mare. Lo zona economica esclusiva è coperta nella misura in cui sia stata stabilita da uno Stato membro, a norma del diritto internazionale.

4.4. Controllo dell'applicazione all'interno dei porti

L'articolo 4 si basa sul regime di controllo dello Stato di approdo istituito dalla convenzione UNCLOS, parte XII. Il divieto di scarico nelle zone marine al di fuori della giurisdizione degli Stati (alto mare) è un passo importante, che sottolinea l'inaccettabilità degli scarichi illeciti e l'universalità del reato. Attualmente solo pochi Stati si avvalgono della facoltà di imporre l'osservanza delle norme in materia di scarichi in alto mare, facoltà prevista dall'articolo 218, paragrafo 1 della convenzione UNCLOS. Questo aspetto è però cruciale per molti Stati membri, in particolare per quelli che non hanno istituito zone economiche esclusive, come nel caso del Mediterraneo. Se abbinata ad adeguate attività comuni di sorveglianza e identificazione degli scarichi, questa disposizione aumenterà fortemente le possibilità di individuare i responsabili, anche quando lo scarico sia avvenuto al di fuori dei confini nazionali degli Stati interessati. Questo aspetto, a parere della Commissione, è essenziale in quanto l'inquinamento non conosce confini nazionali e qualsiasi limitazione alla possibilità di intervenire basata sull'area marina in cui avviene lo scarico è forzatamente artificiosa. Altre precisazioni sulle motivazioni che giustificano la visita di una nave vengono affrontate facendo riferimento a strumenti già esistenti nel diritto comunitario, sfruttando così appieno il sistema di informazione e di scambio dei dati istituito all'interno della Comunità per il monitoraggio delle navi e degli scarichi che queste effettuano. L'articolo non riguarda la natura delle iniziative giudiziarie adottate per i presunti scarichi, aspetto che deve essere affrontato nell'ambito del diritto nazionale di ciascuno Stato membro.

4.5. Controllo dell'applicazione per le navi in transito

La convenzione UNCLOS introduce alcune notevoli limitazioni riguardo ai metodi utilizzati per controllare l'applicazione delle norme riguardanti l'inquinamento causato da navi nelle navi in transito nelle zone costiere. Tuttavia, se vari Stati fanno parte di una rete per lo scambio di informazioni e la cooperazione a livello di controllo dell'osservanza, è possibile controllare una notevole percentuale del traffico in transito nella Comunità ricorrendo al meccanismo descritto all'articolo 5.

4.6. Sanzioni penali

L'articolo 6 stabilisce che le violazioni delle norme prescritte dalla presente direttiva sono considerate reati penali, in linea con quanto già contenuto nella proposta di direttiva della Commissione relativa alla protezione dell'ambiente attraverso il diritto penale.[10] Le sanzioni vengono comminate se le persone sono riconosciute responsabili di aver causato, di aver partecipato o di aver istigato l'incidente deliberatamente o per negligenza grave.

L'articolo 6 specifica inoltre che le sanzioni per questi reati devono essere adeguate alla finalità di dissuasione che perseguono, elemento di ovvia importanza se si vuole che il divieto di scarico abbia effetto. Visto che nei vari Stati membri vigono prassi divergenti riguardo all'imposizione e al tipo di sanzioni applicate in caso di reati di inquinamento, l'articolo proposto ha l'importante funzione di armonizzare l'approccio comunitario ai reati connessi agli scarichi in mare, anche riguardo ai soggetti che devono incorrere in questo tipo di sanzioni, soprattutto le società proprietarie delle navi. Secondo la Commissione, comminando sanzioni poco severe ai responsabili i risultati sono scarsi. Le violazioni connesse allo sversamento deliberato di sostanze inquinanti, ad esempio il mancato utilizzo di un separatore di acqua/idrocarburi o la falsificazione dei registri, devono, secondo la Commissione, di per

---

[10] Cfr. nota 4.

sé essere punibili con ammende ingenti. Analogamente, un atto di negligenza grave che porta ad uno sversamento importante di petrolio e a ingenti danni deve essere punito molto severamente se si vuole ottenere l'effetto dissuasivo voluto. Le sanzioni saranno spesso comminate sotto forma di sanzioni pecuniarie o ammende, ma se sono coinvolte persone fisiche possono includere, nei casi più gravi, anche la privazione della libertà. Per quanto concerne l'efficacia della misura, è fondamentale che le persone giuridiche possano essere ritenute responsabili e che in quel caso le sanzioni vengano adottate in tutta la Comunità. Tuttavia, per alcuni Stati membri potrebbe essere difficile comminare sanzioni penali alle persone giuridiche senza modificare i principi fondamentali dei rispettivi ordinamenti giuridici nazionali. Per questo motivo gli Stati membri devono poter prevedere sanzioni diverse da quelle penali, purché siano efficaci, proporzionate e dissuasive: si pensi, ad esempio, ad ammende (non penali), alla confisca dei proventi, all'esclusione dal godimento di sovvenzioni o aiuti pubblici o ancora al controllo giudiziario o alla liquidazione giudiziaria. Un riferimento al diritto internazionale è necessario per tener conto delle varie restrizioni che possono esistere in questo campo, compreso l'articolo 230 della UNCLOS. Nell'articolo 6 si chiarisce anche che le sanzioni non devono necessariamente essere correlate alla responsabilità civile delle persone coinvolte e che non sono assicurabili. Quest'ultimo punto non è assolutamente ovvio nelle attuali prassi di assicurazione marittima, dove la copertura assicurativa fornita alle navi dalle polizze offerte da mutue di assicuratori (i cosiddetti *Protection and Indemnity Clubs*, che coprono circa il 90% della stazza mondiale) può comprendere sanzioni pecuniarie e anche sanzioni di natura penale, connesse a reati ambientali.

4.7. Garanzie

L'articolo 7 prevede una serie di garanzie istituite per far sì che i provvedimenti adottati in virtù della direttiva non siano discriminatori o contrari al diritto internazionale, ivi compreso il capitolo 7 della parte XII della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare.

4.8. Misure di accompagnamento

Per essere completamente efficaci le norme riguardanti il divieto di inquinamento e il controllo della loro applicazione devono essere integrate da provvedimenti pratici, riguardanti lo scambio di informazioni tra Stati membri e l'istituzione di procedimenti comuni per il monitoraggio e l'individuazione delle navi che scaricano sostanze inquinanti; molti provvedimenti analoghi sono già in corso a livello di UE o subregionale[11]. Occorre, inoltre, avvalersi delle tecnologie che utilizzano apparecchiature di bordo per rilevare gli scarichi nel momento in cui avvengono e avvertire i responsabili a bordo o a terra, in quanto dispositivi di questo tipo possono essere un prezioso ausilio per determinare in maniera oggettiva se vi sono stati scarichi e di quali proporzioni.

---

[11] In questo contesto si pensi, in particolare, all'istituzione di una rete transeuropea per lo scambio di dati per il monitoraggio del traffico marittimo (SafeSeaNet) e alle attività in corso per armonizzare la politica in materia di procedimenti giudiziari e condanna dei responsabili delle violazioni connesse agli scarichi delle navi, attualmente avviate nel quadro della tutela ambientale del Mar Baltico (convenzione HELCOM) e del Mare del Nord (accordo di Bonn). Inoltre, dalle ricerche finanziate dalla Commissione sembra che "l'etichettatura" degli idrocarburi attraverso il loro DNA possa essere un metodo molto utile per attribuire il petrolio sversato in mare ad una determinata nave. Cfr. ad esempio i documenti IMO BLG 7/INF.5 e BLG 6/11.

4.9. Comunicazione delle informazioni

Per garantire che l'applicazione della direttiva sia armonizzata e valutarne l'efficacia, è fondamentale che la Commissione sia informata dell'applicazione pratica dello strumento e del tipo di sanzioni comminate. A tal fine gli Stati membri devono presentare alla Commissione una relazione ogni tre anni, come prevede l'articolo 9.

4.10. Comitato e modifiche

Gli articoli 10 e 11 fanno riferimento al nuovo comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del 5 novembre 2002. L'intervento del comitato agevolerà, tra l'altro, l'aggiornamento della direttiva alla luce dei continui emendamenti della convenzione Marpol 73/78 a livello internazionale.

2003/0037 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali, per i reati di inquinamento

(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[12],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[13],

visto il parere del Comitato delle regioni[14],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato[15],

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 per gli scarichi inquinanti delle navi negli Stati membri si basano sulla convenzione Marpol 73/78; tuttavia, in assenza di un intervento correttivo, tali norme sono quotidianamente ignorate dalle navi che solcano le acque comunitarie.

(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 illecito di sostanze 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 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.

---

12 GU C … del …, pag. …
13 GU C … del …, pag. …
14 GU C … del …, pag. …
15 GU C … del …, pag. …

(5) Il regime internazionale relativo alla responsabilità civile e all'indennizzo in caso di inquinamento da idrocarburi e il regime riguardante l'inquinamento causato da altre sostanze pericolose o nocive non prevedono sufficienti effetti dissuasivi, tali da scoraggiare 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 penali, applicabili a chiunque causi o contribuisca a causare inquinamento marino deliberatamente o per negligenza grave.

(6) Anche le persone giuridiche devono essere soggette a sanzioni in tutta la Comunità, poiché le violazioni possono essere commesse nell'interesse o per conto di persone giuridiche.

(7) I provvedimenti penali non sono correlati alla responsabilità civile delle parti interessate e non sono pertanto soggetti alle norme riguardanti la limitazione o la canalizzazione della responsabilità civile e non limitano l'indennizzo efficace delle vittime degli incidenti di inquinamento.

(8) Occorre una maggiore cooperazione tra gli Stati membri per garantire l'individuazione tempestiva degli scarichi illeciti e l'identificazione dei responsabili.

(9) La direttiva è conforme ai principi di sussidiarietà e proporzionalità stabiliti all'articolo 5 del trattato. L'inserimento nel diritto comunitario delle norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e l'istituzione di sanzioni, anche penali, in caso di violazione delle suddette norme, sono provvedimenti necessari per raggiungere un livello elevato di sicurezza e di protezione dell'ambiente nel trasporto marittimo. Tale obiettivo può essere raggiunto efficacemente solo dalla Comunità attraverso norme armonizzate. La direttiva si limita a stabilire le disposizioni minime necessarie per conseguire l'obiettivo in questione e non va al di là di quanto necessario a tal fine.

(10) La presente direttiva rispetta pienamente la Carta dei diritti fondamentali,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Finalità

La presente direttiva ha lo scopo di incorporare nel diritto comunitario le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e di garantire che ai responsabili di scarichi illeciti vengano comminate sanzioni adeguate, anche penali. L'obiettivo principale della direttiva è aumentare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.

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, e successive modifiche[16];

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. "scarichi illeciti": gli scarichi che violano la convenzione Marpol 73/78, compresi gli scarichi dovuti ad avarie della nave o del suo equipaggiamento, che sono esclusi ai sensi dell'allegato I, norma 11, lettera b) e dell'allegato II, norma 6, lettera b) 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;

5. "persona": una persona fisica o giuridica;

6. "persona giuridica": ogni entità giuridica cui è riconosciuta tale qualità in forza del diritto nazionale applicabile, ad eccezione degli Stati o di ogni altro ente pubblico che agisca nell’ambito dell’esercizio della sua prerogativa di potere pubblico, nonché delle organizzazioni internazionali pubbliche.

Articolo 3
Campo di applicazione

1. La presente direttiva è applicabile agli scarichi di sostanze inquinanti:

   a) nelle acque interne, compresi i porti, di uno Stato membro;

   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 sul diritto del mare del 1982, nella misura in cui uno Stato membro abbia giurisdizione su tali stretti;

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

   e) in alto mare.

---

16 A fini di riferimento, nell'allegato I (parte I e parte II) viene presentata una sintesi delle norme sugli scarichi in mare della Marpol 73/78, riguardanti in particolare lo scarico di idrocarburi e di sostanze liquide nocive.

2. La presente direttiva è applicabile agli scarichi illeciti 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

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

1. Se eventuali irregolarità o informazioni disponibili sollevano sospetti sul fatto che una nave che si trovi all'interno di un porto o in un terminale off-shore di uno Stato membro abbia proceduto allo scarico illecito di sostanze inquinanti in una delle aree di mare di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lo Stato membro in questione garantisce che si proceda ad un adeguato esame ai sensi del diritto nazionale.

2. Un elenco non esaustivo delle irregolarità o delle informazioni di cui al paragrafo 1 figura all'allegato II.

3. Se l'esame di cui al paragrafo 1 mette in evidenza elementi che potrebbero costituire una prova di tale scarico illecito, vengono informate le autorità competenti in materia penale.

Articolo 5

Controllo dell'applicazione per le navi in transito

Se il presunto scarico illecito avviene in un'area di mare indicata alle lettere b), c), d) o e) dell'articolo 3, paragrafo 1 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:

- 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'esame di cui all'articolo 4, paragrafo 1 e per decidere gli opportuni provvedimenti amministrativi riguardo allo scarico;

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

Articolo 6

Reati penali e sanzioni

1. Gli Stati membri garantiscono che lo scarico illecito in mare di sostanze inquinanti, la partecipazione e l'istigazione ad effettuare tali scarichi sono considerati reati penali se commessi deliberatamente o per un atto di negligenza grave.

2. Qualsiasi persona (non solo il proprietario della nave, ma anche il proprietario del carico, la società di classificazione della nave o altre persone coinvolte), che un tribunale ritenga responsabile ai sensi del paragrafo 1 è soggetta a sanzioni, eventualmente anche penali.

3. Le sanzioni di cui al paragrafo 2 sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

4. Per le persone fisiche vengono comminate sanzioni penali, che nei casi più gravi comprendono anche la privazione della libertà, nel rispetto del diritto internazionale applicabile.

5. Per le persone fisiche e giuridiche, gli Stati membri comminano sanzioni, quali:

   a) ammende;

   b) confisca dei proventi derivanti dai reati di cui al paragrafo 1.

   Nei casi opportuni gli Stati membri comminano anche le seguenti sanzioni:

   c) interdizione, temporanea o permanente, dall'esercizio di attività commerciali;

   d) controllo giudiziario;

   e) liquidazione giudiziaria;

   f) esclusione dal godimento di aiuti o sovvenzioni pubblici.

6. Le ammende di cui al presente articolo non sono assicurabili.

Articolo 7

Garanzie

Gli Stati membri applicano le disposizioni della presente direttiva senza discriminazioni formali o discriminazioni di fatto tra le 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 ai sensi della presente direttiva.

Articolo 8
Misure di accompagnamento

Gli Stati membri e la Commissione cooperano, in stretta collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) ed eventualmente nell'ambito del programma di azione inteso a far fronte all'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali istituito dalla decisione n. 2850/2000/CE[17] al fine di:

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

b) istituire prassi e orientamenti comuni, 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;

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

Articolo 9
Comunicazione delle informazioni

Ogni tre anni gli Stati membri inviano alla Commissione una relazione sull'applicazione della presente direttiva da parte dei rispettivi tribunali o di altre autorità competenti. Sulla base delle relazioni pervenutele, la Commissione presenta una relazione comunitaria al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 10
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, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS).[18]

2. Quando viene fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE[19], nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

---

17 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.

18 GU L 324 del 29.11.2002, pag.1.

19 GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

3. La Commissione informa periodicamente il comitato istituito dalla decisione 2850/2000/CE delle eventuali misure proposte o di altri attività riguardanti interventi di risposta in caso di inquinamento marino.

Articolo 11
Modifiche

1. Gli allegati della presente direttiva e i riferimenti alla convenzione Marpol 73/78 possono essere modificati ai sensi della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

2. Gli emendamenti alla convenzione Marpol 73/78 di cui al paragrafo 1 possono essere esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

Articolo 12
Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro sei mesi dalla data di entrata in vigore. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. 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 13
Entrata in vigore

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

Articolo 14
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il Presidente	*Il Presidente*

ALLEGATO I

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, paragrafo 2

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

Ai fini dell'allegato I della convenzione Marpol 73/8, 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 al capoverso 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, alinea b) della presente norma.

- - -

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.

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.

- - -

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 nordoccidentale [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, alinea 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.

- - -

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) [non applicabile][20]

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 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.

---

[20] Come indicato all'articolo 2, paragrafo 3 della presente direttiva, l'eccezione di cui alla norma 11, lettera b) della convenzione Marpol 73/78, allegato I, non è applicabile nell'ambito della presente direttiva. Il testo della suddetta lettera recita:

"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"

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.

\- - -

[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, capoverso 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, capoverso 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:

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 al capoverso b) del presente paragrafo, la quale, in ogni caso, non deve superare la maggiore delle quantità seguenti: 1 metro cubo o 1/3.000 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.

3. È vietato lo scarico in mare delle sostanze di categoria C, definite dalla Norma 3, paragrafo 1, capoverso 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 dieci 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 al capoverso 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, capoverso 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 del paragrafo 14 della presente Norma e della Norma 6 del presente Allegato,

7. È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria A definite nella Norma 3, 1, 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 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, 1, 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, 1, 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 al capoverso b) del presente paragrafo, non dovendo in ogni caso tale quantità superare la maggiore delle seguenti quantità: 1 metro cubo o 1/3.000 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.

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.

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) [non applicabile][21]

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.

---

[21] Come indicato all'articolo 2, paragrafo 3 della presente direttiva, l'esclusione di cui alla norma 6, lettera b) della convenzione Marpol 73/78, allegato II, non è applicabile nell'ambito della presente direttiva. Il testo della suddetta lettera recita:

"b) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive o di miscele contenenti tali sostanze che derivano da avaria ad 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".

ALLEGATO II

Elenco non esaustivo delle irregolarità o informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1

1) Eventuali irregolarità riguardanti il registro degli idrocarburi e altri registri del caso, o connesse ad altri possibili reati di inquinamento venuti alla luce nel corso delle ispezioni di controllo dello Stato di approdo effettuate a norma della direttiva 95/21/CE.

2) Eventuali irregolarità riguardo al conferimento di rifiuti prodotti dalle navi o di residui del carico o alla relativa notifica, ai sensi della direttiva 2000/59/CE.

3) Eventuali informazioni ottenute da un altro Stato membro, in applicazione delle procedure della direttiva 2002/59/CE o in altro modo, riguardo a possibili reati di inquinamento da parte della nave.

4) Qualsiasi altra informazione fornita da persone coinvolte nel funzionamento della nave, compresi i piloti, che suggerisca la presenza di irregolarità rispetto agli obblighi previsti dalla presente direttiva.

SCHEDA FINANZIARIA

L'impatto finanziario dello strumento è limitato ai proprietari della nave e ad altri soggetti del settore marittimo che violino, deliberatamente o per negligenza grave, le norme in applicazione da vari anni. Poiché non è previsto alcun impatto finanziario a livello di Comunità, si ritiene superfluo presentare una scheda finanziaria più dettagliata.