COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 9.10.2003
COM(2003) 588 definitivo

2003/0228 (CNS)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

concernente la conclusione del protocollo alla convenzione di Barcellona per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento, relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mediterraneo

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

La Comunità europea è parte contraente alla convenzione per la protezione del Mediterraneo dall'inquinamento (convenzione di Barcellona)[1]. La Comunità europea ha concluso inoltre i protocolli seguenti, che sono stati adottati nel contesto di detta convenzione: protocollo relativo alla prevenzione dell'inquinamento del Mare Mediterraneo dovuto allo scarico di rifiuti da parte di navi e aeromobili[2]; protocollo relativo alla protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento di origine tellurica[3]; protocollo relativo alle zone specialmente protette e alla biodiversità nel Mediterraneo[4]; protocollo relativo alla collaborazione in materia di lotta contro l'inquinamento del Mare Mediterraneo provocato dagli idrocarburi e altre sostanze nocive in caso di situazione critica[5] (il protocollo sulle situazioni critiche).

Nel 1997, nel contesto della revisione e del perfezionamento degli strumenti giuridici del Piano di azione, le parti contraenti della convenzione di Barcellona hanno adottato una risoluzione su una strategia regionale per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi. La risoluzione conteneva tra l'altro una decisione che modificava il protocollo sulle situazioni critiche. L'intenzione era ampliare l'ambito dell'accordo, che fino ad allora si limitava a prevedere misure di cooperazione in risposta ad episodi di inquinamento, fino a comprendere la cooperazione per la prevenzione, la riduzione e il controllo dell'inquinamento.

Dopo il lavoro preliminare condotto da un gruppo di esperti, e visto l'elevato grado di innovazione delle modifiche proposte, nel corso della 12ª riunione, svoltasi a Monaco dal 14 al 17 novembre 2001, la Conferenza delle parti della convenzione ha concordato che venisse elaborato un nuovo protocollo. La Conferenza non ha proseguito i negoziati sul progetto, ma ha invece chiesto al Segretariato di completare il testo e di fissare una revisione supplementare di esso da parte di un gruppo di esperti, da effettuare immediatamente prima della Conferenza dei Plenipotenziari. La riunione degli esperti ha avuto luogo a Malta dal 20 al 22 gennaio e la Conferenza dei Plenipotenziari per la firma del protocollo il 24 e il 25 gennaio 2002.

Il 15 gennaio 2002 la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta a favore della firma del nuovo protocollo[6], a condizione che il testo finale del nuovo protocollo fosse compatibile con la pertinente normativa comunitaria. La proposta comprendeva il testo del progetto nella versione fino ad allora elaborata, in un formato che metteva in evidenza tutte le recenti modifiche e i punti ancora in discussione. Dal momento che il testo finale non era ancora noto, la Commissione ha sottolineato che avrebbe continuato ad insistere, nel corso dei negoziati finali, per l'inserimento di una serie di innovazioni desunte dalla normativa comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento marino.

---

1 Decisione 77/585/CEE, modificata dalla decisione 1999/802/CE, GU L 322 del 14.12.1999.
2 Decisione 77/585/CEE, modificata dalla decisione 1999/802/CE, GU L 322 del 14.12.1999.
3 Decisione 83/101/CEE, modificata dalla decisione 1999/801/CE, GU L 322 del 14.12.1999.
4 Decisione 99/800/CE, GU L 322 del 14.12.1999.
5 Decisione 81/420/CEE, GU L 162 del 19.6.1981.
6 COM(2002) 11 def.

Sulla base dei poteri conferiti dal presidente del Consiglio il 21 gennaio 2002, il 25 gennaio 2002 la Comunità europea ha firmato il protocollo alla Conferenza dei Plenipotenziari di Malta. In tale data è stato sottoscritto da 14 paesi mediterranei, compresi i quattro Stati membri dell'Unione europea che sono Parti della convenzione. In seguito è stato sottoscritto da un'ulteriore Parte e ratificato da Monaco (3 aprile 2002), Malta (18 febbraio 2003), Turchia (20 maggio 2003), Francia (2 luglio 2003) e Croazia (9 luglio 2003). Il protocollo entrerà in vigore non appena al paese depositario verranno notificate sei ratifiche.

Come richiesto durante l'esame della proposta di firma da parte del Consiglio, i rappresentanti della Comunità hanno esposto alla Conferenza dei Plenipotenziari le difficoltà istituzionali causate all'Unione europea dalla pratica di svolgere negoziati sui testi normativi della convenzione di Barcellona immediatamente prima della firma. La Comunità ha ricevuto il sostegno delle altre delegazioni e il Segretariato ha accettato di riflettere su procedure di lavoro alternative per il futuro.

Inoltre, durante i negoziati finali, la Comunità è riuscita a ottenere ulteriori progressi significativi sul tema in sospeso dell'inserimento di una serie di innovazioni desunte dalla normativa comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento marino, ovvero:

– il rafforzamento del testo dei due articoli evidenziati nella proposta di decisione di firma presentata dalla Commissione (articolo 9, paragrafo 2 e articolo 11, paragrafo 3 del testo firmato). Pertanto, mentre secondo il testo precedente ciascuna Parte aveva semplicemente l'obbligo di provvedere affinché i capitani delle navi che battono la sua bandiera compissero determinate azioni, nel nuovo testo ciascuna Parte deve prendere le misure necessarie per garantire che i capitani di tutte le navi in transito nelle sue acque territoriali rispettino tali obblighi.

– Sono stati compiuti progressi anche riguardo all'articolo 14, primo paragrafo, per rispecchiare meglio le norme comunitarie sugli impianti di ricezione nei porti per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti.

– Nel preambolo al protocollo viene esplicitamente riconosciuto il ruolo della Comunità nell'attuazione delle norme internazionali in materia di sicurezza marittima.

In seguito ai negoziati, per ragioni di chiarezza rispetto alla versione precedentemente presa in considerazione dal Consiglio sono stati modificati anche alcuni altri punti. Ad esempio, è stato leggermente abbreviato il titolo alquanto prolisso del protocollo.

Il testo finale del protocollo è ispirato in larga misura alla normativa comunitaria, ma essendo frutto di negoziati multilaterali non comprende tutti gli obblighi fissati dalla normativa comunitaria in vigore al momento della firma. Inoltre, dalla data di firma del protocollo, e in seguito al disastro della petroliera Prestige, la Comunità ha proseguito la propria attività per rafforzare e potenziare la propria azione in materia di prevenzione e di lotta all'inquinamento provocato dalle navi.[7] La normativa comunitaria, quindi, è attualmente più rigorosa delle norme del protocollo. Tale situazione è contemplata in maniera specifica dall'articolo 20 del protocollo, che prevede che le Parti possano adottare misure interne più rigorose o altre misure conformi alle norme internazionali nelle materie disciplinate dal protocollo stesso.

---

[7] Si notino in particolare l'entrata in vigore di norme più rigorose in materia di controllo dello Stato di approdo, le iniziative legate ai porti di rifugio e il divieto di trasportare i prodotti petroliferi pesanti con petroliere a scafo unico.

Il protocollo è quindi completamente compatibile con la normativa comunitaria in vigore o di prossima adozione. La Commissione monitorerà l'attuazione del protocollo per assicurare una coerenza costante rispetto alla pertinente normativa comunitaria.

Alla luce delle considerazioni che precedono, è necessario che la Comunità ratifichi il protocollo relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mediterraneo.

2003/0228 (CNS)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

concernente la conclusione del protocollo alla convenzione di Barcellona per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento, relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mediterraneo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase e paragrafo 3, primo comma,

vista la proposta della Commissione[8],

visto il parere del Parlamento europeo[9],

considerando quanto segue:

(1) Ai sensi dell'articolo 174 del trattato, la politica della Comunità in materia ambientale contribuisce tra l'altro a perseguire gli obiettivi relativi alla salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, come pure alla promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale.

(2) La Comunità è parte contraente della convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo contro l'inquinamento (convenzione di Barcellona), approvata con decisione del Consiglio 77/585/CEE[10] e della sua revisione del 1995, approvata con decisione del Consiglio 99/802/CE[11]. Inoltre essa è parte contraente dei quattro protocolli della convenzione di Barcellona, incluso il protocollo relativo alla collaborazione in materia di lotta contro l'inquinamento del Mare Mediterraneo provocato dagli idrocarburi e altre sostanze nocive in caso di situazione critica, approvata con decisione del Consiglio 81/420/CEE [12].

(3) La Commissione ha partecipato in nome della Comunità ai negoziati sul protocollo relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento delle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mediterraneo, sulla base del mandato di negoziato ricevuto dal Consiglio il 25 gennaio 2000.

---

8 GU C del , pag. .
9 GU C del , pag. .
10 GU L 240 del 19.9.1997, pag. 1.
11 GU L 322 del 14.12.1999, pag. 32.
12 GU L 162 del 19.6.1981, pag. 4.

(4) Il 25 gennaio 2002 la Comunità ha firmato, a Malta, il suddetto protocollo.

(5) Il protocollo rappresenta un aggiornamento degli strumenti giuridici della convenzione di Barcellona per introdurvi la cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, per rendere più efficace la cooperazione contro gli episodi di inquinamento e per promuovere un'attuazione effettiva della regolamentazione internazionale in materia.

(6) Il protocollo contiene le disposizioni necessarie per evitare contraddizioni con la legislazione comunitaria in vigore e che sarà adottata, nei settori contemplati dal protocollo.

(7) Pertanto è necessario che la Comunità ratifichi tale protocollo.

HA DECISO QUANTO SEGUE:

Articolo 1

Il protocollo alla convenzione di Barcellona per la protezione del Mare Mediterraneo contro l'inquinamento relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento delle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mediterraneo, in appresso denominato "il Protocollo", è approvato in nome della Comunità.

Il testo del protocollo è allegato alla presente decisione.

Articolo 2

Il Presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone autorizzate a depositare presso il governo spagnolo, a nome della Comunità, lo strumento di ratifica del Protocollo, conformemente alle disposizioni dell'articolo 23 del protocollo stesso.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO

PROTOCOLLO RELATIVO ALLA COOPERAZIONE IN MATERIA DI PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO PROVOCATO DALLE NAVI E, IN CASO DI SITUAZIONE CRITICA, DI LOTTA CONTRO L'INQUINAMENTO DEL MARE MEDITERRANEO

Le parti contraenti al presente protocollo,

Essendo parti alla convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento, adottata a Barcellona il 16 febbraio 1976 e modificata il 10 giugno 1995

Desiderose di attuare gli articoli 6 e 9 della suddetta convenzione,

Riconoscendo che un grave inquinamento del mare da idrocarburi e sostanze nocive e potenzialmente pericolose o la minaccia di tale inquinamento nella zona del Mare Mediterraneo può creare un pericolo per gli Stati rivieraschi e l'ambiente marino

Considerando che la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e la risposta agli episodi di inquinamento, qualunque ne sia l'origine, richiede la cooperazione di tutti gli Stati rivieraschi del Mare Mediterraneo,

Riconoscendo anche il ruolo dell'Organizzazione marittima internazionale e l'importanza di cooperare nel quadro di quest'organizzazione, in particolare per promuovere l'adozione e lo sviluppo delle regole e norme internazionali destinate a prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marino provocato dalle navi,

Sottolineando gli sforzi compiuti dagli Stati rivieraschi del Mediterraneo per l'attuazione di queste regole e norme internazionali,

Riconoscendo anche il contributo della Comunità europea nell'attuazione delle norme internazionali in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi,

Riconoscendo inoltre l'importanza della cooperazione nella zona del Mare Mediterraneo per promuovere l'attuazione effettiva della regolamentazione internazionale destinata a prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marino provocato dalle navi,

Riconoscendo infine l'importanza di un'azione rapida ed efficace a livello nazionale e regionale in vista dell'introduzione di misure di emergenza per lottare contro l'inquinamento dell'ambiente marino o la minaccia di tale inquinamento,

Applicando il principio di precauzione, il principio "chi inquina paga" e il metodo della valutazione dell'impatto ambientale e applicando le migliori tecniche disponibili e le migliori pratiche ambientali, come previsto all'articolo 4 della convenzione,

Tenendo presenti le disposizioni pertinenti della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, adottata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 che è in vigore e alla quale sono parti molti Stati rivieraschi del Mediterraneo e la Comunità europea,

Tenendo conto delle convenzioni internazionali in materia di sicurezza marittima, prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, preparazione e lotta in caso di episodi di inquinamento e responsabilità e compensazione dei danni dovuti all'inquinamento,

Auspicando sviluppare la mutua assistenza e la cooperazione in materia di prevenzione e di controllo dell'inquinamento,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

DEFINIZIONI

Ai fini del presente protocollo si intende per:

a) "convenzione": la convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento, adottata a Barcellona il 16 febbraio 1976 e modificata il 10 giugno 1995;

b) "episodio di inquinamento": un fatto o un insieme di fatti aventi la stessa origine da cui risulta o può risultare uno scarico di idrocarburi e/o di sostanze nocive e potenzialmente pericolose e che presenta o può presentare una minaccia per l'ambiente marino o per il litorale o gli interessi connessi di uno o più Stati e che richiede un'azione urgente o altre misure di lotta immediate;

c) "sostanze nocive e potenzialmente pericolose": ogni sostanza diversa da un idrocarburo che, se introdotta nell'ambiente marino, rischia di mettere in pericolo la salute umana, nuocere alle risorse biologiche e alla flora e alla fauna marine, mettere in pericolo la piacevolezza del sito o pregiudicare qualsiasi altro utilizzo legittimo del mare;

d) "interessi connessi": gli interessi di uno Stato rivierasco direttamente colpito o minacciato e che concernono, tra l'altro:

   i) le attività marittime costiere, portuali o d'estuario, comprese le attività di pesca;

   ii) l'attrattiva storica e turistica, compresi gli sport acquatici ed altre attività ricreative, della regione considerata;

   iii) la salute delle popolazioni costiere;

   iv) il valore culturale, estetico, scientifico ed educativo della zona;

   v) la conservazione della diversità biologica e l’uso sostenibile delle risorse biologiche marine e costiere;

e) "regolamentazione internazionale": la regolamentazione volta a prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marino provocato dalle navi, adottata a livello mondiale e conformemente al diritto internazionale, sotto l'egida delle istituzioni specializzate delle Nazioni Unite, e in particolare dell'Organizzazione marittima internazionale;

f) "Centro regionale": il "Centro regionale mediterraneo per l'intervento di emergenza contro l'inquinamento marino accidentale" (REMPEC) creato dalla risoluzione 7 adottata dalla conferenza dei plenipotenziari degli Stati costieri della regione mediterranea sulla protezione del Mare Mediterraneo a Barcellona il 9 febbraio 1976 che è diretto dall'Organizzazione marittima internazionale e il Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente e i cui obiettivi e funzioni sono definiti dalle parti contraenti alla convenzione.

Articolo 2

ZONA DI APPLICAZIONE DEL PROTOCOLLO

La zona di applicazione del presente protocollo è la zona del Mare Mediterraneo come definita all'articolo 1 della convenzione.

Articolo 3

DISPOSIZIONI GENERALI

1. Le parti cooperano:

   a) per attuare la regolamentazione internazionale destinata a prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marino provocato dalle navi; e

   b) per adottare qualsiasi disposizione necessaria in caso di episodi di inquinamento.

2. Nella cooperazione le parti terranno eventualmente conto della partecipazione di enti locali, organizzazioni non governative e soggetti socioeconomici.

3. Ciascuna parte applica il presente protocollo senza pregiudizio della sovranità o della giurisdizione delle altre parti o degli altri Stati. Ogni azione intrapresa da una parte per applicare detto protocollo deve essere conforme al diritto internazionale.

Articolo 4

PIANI DI EMERGENZA E ALTRI MEZZI VOLTI A PREVENIRE E COMBATTERE GLI EPISODI DI INQUINAMENTO

1. Le parti cercano di mantenere e di promuovere, individualmente o in cooperazione bilaterale o multilaterale, piani di emergenza ed altri mezzi volti a prevenire e a combattere gli episodi di inquinamento. Questi mezzi comprendono in particolare le attrezzature, le navi, gli aeromobili e il personale necessari alle operazioni in caso di situazione critica, lo stabilimento, se necessario, della legislazione adeguata, lo sviluppo o il rafforzamento della capacità di rispondere ad un episodio di inquinamento e la designazione dell'autorità o delle autorità nazionali incaricate dell'attuazione del presente protocollo.

2. Le parti adottano anche disposizioni in conformità al diritto internazionale per prevenire l'inquinamento della zona del Mare Mediterraneo provocato dalle navi per garantire l'attuazione effettiva in questa zona delle convenzioni internazionali pertinenti come Stato della bandiera, Stato di approdo e Stato costiero, come pure la

loro regolamentazione applicabile in materia. Esse sviluppano le loro capacità nazionali di attuazione di queste convenzioni internazionali e possono cooperare alla loro attuazione efficace tramite accordi bilaterali o multilaterali.

3. Le parti informano ogni due anni il Centro regionale delle misure adottate in vista dell'applicazione del presente articolo. Il Centro regionale presenta una relazione alle parti sulla base delle informazioni ricevute.

Articolo 5

SORVEGLIANZA

Le parti sviluppano e attuano, individualmente, o in cooperazione bilaterale o multilaterale, attività di sorveglianza della zona del Mare Mediterraneo per prevenire, individuare e combattere l'inquinamento e garantire il rispetto della regolamentazione internazionale applicabile.

Articolo 6

COOPERAZIONE NELLE OPERAZIONI DI RECUPERO

In caso di scarico o caduta in mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose in colli, anche in contenitori, cisterne mobili, autocarri, vagoni o chiatte di nave, le parti si impegnano a cooperare per quanto possibile al recupero di detti colli e sostanze in modo da prevenire o ridurre il pericolo per l'ambiente marino e l'ambiente costiero.

Articolo 7

DIFFUSIONE E SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI

1. Ciascuna parte si impegna a diffondere alle altre parti informazioni concernenti:

   a) l'organizzazione o le autorità nazionali competenti in materia di lotta contro l'inquinamento del mare dovuto agli idrocarburi e alle sostanze nocive e potenzialmente pericolose;

   b) le autorità nazionali competenti incaricate di ricevere le informazioni riguardanti l'inquinamento del mare dovuto agli idrocarburi e alle sostanze nocive e potenzialmente pericolose e di trattare questioni legate alle misure d'assistenza tra le parti;

   c) le autorità nazionali preposte ad agire in nome dello Stato circa le misure di mutua assistenza e di cooperazione tra le parti;

   d) l'organizzazione o le autorità nazionali incaricate dell'attuazione del paragrafo 2 dell'articolo 4, in particolare quelle preposte all'applicazione delle convenzioni internazionali in materia ed altre regolamentazioni applicabili pertinenti, quelle preposte alle strutture ricettive portuali e quelle incaricate della sorveglianza dei rifiuti illeciti con riferimento alla convenzione MARPOL 73/78.

e) la sua regolamentazione ed altre disposizioni aventi un impatto diretto sulla preparazione e la lotta contro l'inquinamento del mare dovuto agli idrocarburi e alle sostanze nocive e potenzialmente pericolose;

f) i metodi nuovi in materia di prevenzione dell'inquinamento del mare dovuto agli idrocarburi e alle sostanze nocive e potenzialmente pericolose, i nuovi metodi di lotta contro l'inquinamento e le nuove tecnologie di sorveglianza nonché lo sviluppo dei relativi programmi di ricerca.

2. Le parti che hanno convenuto di scambiare direttamente queste informazioni sono tenute a comunicarle al Centro regionale. Quest'ultimo ne garantisce la comunicazione alle altre parti e, con riserva di reciprocità, agli Stati rivieraschi della zona del Mare Mediterraneo che non sono parti al presente protocollo.

3. Le parti che hanno concluso accordi bilaterali o multilaterali nel quadro del presente protocollo ne informano il Centro regionale, che ne dà comunicazione a tutte le altre parti.

Articolo 8

COMUNICAZIONE DELLE INFORMAZIONI E RELAZIONI SUGLI EPISODI DI INQUINAMENTO

Le parti si impegnano a coordinare l'uso dei mezzi di comunicazione di cui dispongono per garantire, con l'affidabilità e la rapidità necessarie, il ricevimento, la trasmissione e la diffusione di qualsiasi relazione ed informazione urgente riguardanti episodi di inquinamento. Il Centro regionale è dotato dei mezzi di comunicazione necessari per poter partecipare a questo sforzo coordinato e, in particolare, svolgere le funzioni che gli sono assegnate dal paragrafo 2 dell'articolo 12.

Articolo 9

PROCEDURA DI NOTIFICA

1. Ciascuna parte impartisce ai capitani o altre persone responsabili di navi sotto la sua bandiera e ai piloti di aeromobili registrati sul suo territorio istruzioni che li invitano a segnalarle, come pure allo Stato costiero più vicino, tramite i mezzi più rapidi e più adeguati tenuto conto delle circostanze e seguendo, conformemente alle disposizioni applicabili degli accordi internazionali pertinenti, le procedure di notifica eventualmente richieste da dette disposizioni:

a) qualsiasi episodio che comporti o rischi di comportare uno scarico di idrocarburi o di sostanze nocive e potenzialmente pericolose;

b) la presenza, le caratteristiche e la dimensione delle chiazze di idrocarburi o di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, anche quelle trasportate in colli, situate in mare e che presentano o sono suscettibili di presentare una minaccia per l'ambiente marino, per le coste o gli interessi connessi di una o più parti.

2. Fatte salve le disposizioni dell’articolo 20 del protocollo, ciascuna parte adotta le misure idonee per fare in modo che il capitano di ogni nave che naviga nelle sue acque territoriali si conformi agli obblighi prescritti alle lettere a) e b) del paragrafo 1

e può richiedere l'assistenza del Centro regionale a tale riguardo. Essa informa l'Organizzazione marittima internazionale delle disposizioni che sono state adottate.

3. Ciascuna parte impartisce anche istruzioni alle persone responsabili di porti marittimi o di impianti di manutenzione che dipendono dalla sua giurisdizione perché le riferiscano, conformemente alle legislazioni applicabili, su qualsiasi episodio che comporta o rischia di comportare uno scarico di idrocarburi o di sostanze nocive e potenzialmente pericolose.

4. Conformemente alle disposizioni pertinenti del protocollo relativo alla protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento derivante dall'esplorazione e dallo sfruttamento della piattaforma continentale, dal fondo del mare e del suo sottosuolo, ciascuna parte impartisce istruzioni alle persone responsabili di impianti offshore che dipendono dalla sua giurisdizione perché le facciano rapporto, tramite i mezzi più rapidi e più adeguati tenuto conto delle circostanze e secondo le procedure prescritte, su qualsiasi episodio che comporta o rischia di comportare un'emissione di idrocarburi o di sostanze nocive e potenzialmente pericolose.

5. Ai paragrafi 1, 3 e 4 del presente articolo, il termine "episodio" designa qualsiasi episodio rispondente alle condizioni descritte in questi paragrafi, che si tratti o no di un episodio di inquinamento.

6. Nel caso di un episodio di inquinamento, le informazioni raccolte conformemente ai paragrafi 1, 3 e 4 sono comunicate al Centro regionale.

7. Le informazioni raccolte conformemente ai paragrafi 1, 3 e 4 sono comunicate immediatamente alle altre parti suscettibili di essere colpite da un episodio di inquinamento:

   a) dalla parte che ha ricevuto queste informazioni, preferibilmente direttamente o tramite il Centro regionale; o

   b) dal Centro regionale.

   In caso di comunicazione diretta tra le parti, queste informano il Centro regionale delle disposizioni che hanno adottato e il Centro regionale le comunica alle altre parti.

8. Le parti utilizzano un formato standard reciprocamente convenuto su proposta del Centro regionale per le notifiche degli episodi di inquinamento di cui ai paragrafi 6 e 7 del presente articolo.

9. In conseguenza dell'applicazione delle disposizioni del paragrafo 7 le parti non sono tenute all'obbligo di cui all'articolo 9, paragrafo 2 della convenzione.

Articolo 10

AZIONI

1. Ogni parte confrontata ad un episodio di inquinamento deve:

   a) Fare le valutazioni necessarie concernenti la natura, l'importanza e le conseguenze possibili dell'episodio di inquinamento o, se necessario, il tipo e la

quantità approssimativa degli idrocarburi o sostanze nocive e potenzialmente pericolose, come pure la direzione e la velocità di deriva delle chiazze;

b) adottare tutte le misure suscettibili di prevenire, ridurre e, per quanto possibile, eliminare gli effetti dell'episodio di inquinamento;

c) informare immediatamente tutte le parti suscettibili di essere interessate dall'episodio di inquinamento di queste valutazioni e di ogni azione intrapresa o prevista per fare fronte a tale episodio e fornire simultaneamente le stesse informazioni al Centro regionale, che le comunica a tutte le altre parti;

d) continuare ad osservare la situazione il più a lungo possibile e fare rapporto al riguardo ai sensi dell'articolo 9.

2. In caso di azione per combattere l'inquinamento proveniente da una nave, si devono prendere tutte le misure possibili per salvaguardare:

a) le vite umane;

b) la nave stessa vegliando, contemporaneamente, a prevenire o ridurre al minimo ogni danno all'ambiente in generale.

Qualsiasi parte che intraprende tale azione ne informa l'Organizzazione marittima internazionale sia direttamente, sia tramite il Centro regionale.

Articolo 11

MISURE DI EMERGENZA A BORDO DELLE NAVI O DEGLI IMPIANTI OFFSHORE E NEI PORTI

1. Ciascuna parte adotta le disposizioni necessarie perché le navi battenti la sua bandiera abbiano un piano di emergenza di bordo come richiesto dalla regolamentazione internazionale pertinente e conforme a detta regolamentazione.

2. Ciascuna parte prescrive ai capitani delle navi battenti la sua bandiera, in caso di episodi di inquinamento, di seguire le procedure del piano di emergenza di bordo e in particolare di fornire alle autorità interessate, su loro richiesta, informazioni dettagliate sulla nave e il suo carico in relazione con le azioni intraprese ai sensi dell'articolo 9 e di cooperare con le suddette autorità.

3. Fatte salve le disposizioni dell’articolo 20 del protocollo, ciascuna parte adotta le misure idonee per fare in modo che il capitano di ogni nave che naviga nelle sue acque territoriali si conformi all'obbligo prescritto al paragrafo 2 e può richiedere l'assistenza del Centro regionale a tale riguardo. Essa informa l'Organizzazione marittima internazionale delle disposizioni che sono state adottate.

4. Ciascuna parte esige che le autorità o i soggetti responsabili dei porti marittimi ed impianti di manutenzione di competenza della sua giurisdizione per quali essa ritiene opportuno che abbiano dei piani di urgenza contro l'inquinamento o predisposizioni analoghe, che essi siano coordinati con il sistema nazionale stabilito ai sensi dell'articolo 4 ed approvati conformemente alle procedure previste dall'autorità nazionale competente.

5. Ciascuna parte esige che gli operatori incaricati di impianti offshore che dipendono dalla sua giurisdizione abbiano piani di intervento di emergenza per combattere ogni episodio di inquinamento che siano coordinati con il sistema nazionale stabilito ai sensi dell'articolo 4 e conformi alle procedure previste dall'autorità nazionale competente.

Articolo 12

ASSISTENZA

1. Qualsiasi parte bisognosa di assistenza per fare fronte ad un episodio di inquinamento può richiedere, sia direttamente, sia tramite il Centro regionale, il contributo di altre parti, rivolgendosi in primo luogo a quelle suscettibili di essere a loro volta colpite dall'inquinamento. Questo contributo può comportare in particolare consulenze di esperti e la fornitura alla parte interessata o la messa a disposizione di essa del personale specializzato necessario, di prodotti, attrezzature e mezzi nautici. Le parti così sollecitate compiono tutti gli sforzi possibili per apportare il loro contributo.

2. Se le parti impegnate in un'operazione di lotta contro l'inquinamento non possono intendersi sulla condotta dell'operazione, il Centro regionale può, con l'accordo di tutte le parti implicate, coordinare i mezzi attuati da queste parti.

3. Conformemente agli accordi internazionali applicabili, ciascuna parte adotta le misure giuridiche o amministrative necessarie per facilitare:

   a) l'arrivo e l'uso sul suo territorio nonché la partenza delle navi, degli aeromobili ed altri mezzi di trasporto che partecipano alla lotta contro un episodio di inquinamento o che trasportano il personale, i carichi, i prodotti e il materiale necessari per fare fronte a tale episodio; e

   b) l'inoltro rapido del personale, dei carichi, dei prodotti e del materiale di cui alla lettera a), a destinazione, all’interno e in provenienza dal suo territorio.

Articolo 13

RIMBORSO DEI COSTI DI ASSISTENZA

1. Salvo se un accordo relativo alle disposizioni finanziarie che disciplinano le misure adottate dalle parti per fare fronte ad un episodio di inquinamento è stato concluso su una base bilaterale o multilaterale prima dell'episodio di inquinamento, ciascuna parte assume i costi delle misure che ha adottato per fare fronte ad un inquinamento conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 qui di seguito.

2. a) Se una parte adotta misure su richiesta espressa di un'altra parte, la parte richiedente rimborsa alla parte assistente il costo di queste misure. Se la richiesta è annullata, la parte ricorrente assume le spese già sostenute o impegnate dalla parte assistente;

   b) se una parte adotta misure di sua propria iniziativa, essa ne assume il costo;

c) i principi stabiliti alle lettere a) e b) precedenti si applicano a meno che le parti interessate decidano differentemente in ogni caso individuale.

3. Tranne se deciso diversamente, i costi delle misure adottate da una parte su richiesta di un'altra parte sono calcolati in modo equo conformemente al diritto e alla pratica della parte assistente in materia di rimborso di questi costi.

4. La parte che richiede un'assistenza e la parte assistente cooperano, se necessario, per il buon svolgimento di qualsiasi richiesta di indennizzo. Esse tengono debitamente conto di conseguenza dei regimi giuridici esistenti. Quando l'azione così condotta non permette un indennizzo totale delle spese sostenute nell'operazione d'assistenza, la parte che richiede l'assistenza può chiedere alla parte assistente di rinunciare al rimborso delle spese che superano le somme indennizzate o di ridurre i costi che sono stati calcolati conformemente alle disposizioni del paragrafo 3. Può anche chiedere di soprassedere al rimborso di queste spese. Quando esaminano tale domanda, le parti assistenti tengono debitamente conto delle necessità dei paesi in via di sviluppo.

5. Le disposizioni del presente articolo non devono essere interpretate come recanti pregiudizio in qualunque modo al diritto delle parti di recuperare presso terzi il costo delle misure adottate per fare fronte ad un episodio di inquinamento in virtù di altre disposizioni e norme applicabili del diritto nazionale ed internazionale applicabili all'una o l'altra parte implicata nell'assistenza.

Articolo 14

STRUTTURE RICETTIVE

1. Le parti prendono, sia individualmente, sia in cooperazione bilaterale o multilaterale, tutte le misure necessarie perché le strutture ricettive al servizio delle navi siano disponibili nei loro porti e terminali. Fanno in modo che questi impianti siano utilizzati in modo efficace senza che ciò causi ritardi ingiustificati alle navi.

   Le parti sono invitate a ricercare i mezzi che permettono di fissare un costo ragionevole per l'utilizzo di questi impianti.

2. Le parti forniscono anche strutture ricettive adeguate per le navi da diporto.

3. Le parti adottano tutte le misure necessarie per garantire il buon funzionamento degli impianti onde limitare ogni impatto dei loro rifiuti sull'ambiente marino.

4. Le parti adottano le disposizioni necessarie per comunicare alle navi che utilizzano i loro porti, informazioni aggiornate relative agli obblighi che derivano dalla convenzione MARPOL 73/78 nonché dalla loro legislazione applicabile in materia.

Articolo 15

RISCHI AMBIENTALI DEL TRAFFICO MARITTIMO

In conformità con le regole e norme internazionali generalmente accettate e con il mandato mondiale dell'Organizzazione marittima internazionale, le parti, sia individualmente, sia in cooperazione bilaterale o multilaterale, prendono le disposizioni necessarie alla valutazione

dei rischi ambientali delle rotte riconosciute utilizzate dal traffico marittimo ed adottano le misure idonee per ridurre i rischi di incidente o le loro conseguenze ambientali.

Articolo 16

ACCOGLIENZA DELLE NAVI IN PERICOLO IN PORTI E LUOGHI DI RIFUGIO

Le parti definiscono strategie nazionali e regionali per l'accoglienza in luoghi di rifugio, tra cui porti, di navi in difficoltà e che presentano una minaccia per l'ambiente marino. Cooperano a tale scopo ed informano il Centro regionale delle misure che hanno adottato.

Articolo 17

ACCORDI A LIVELLO REGIONALE

Le parti possono negoziare, sviluppare e mantenere opportuni accordi bilaterali o multilaterali a livello regionale per facilitare l'attuazione di tutto o parte del presente protocollo. Su richiesta delle parti interessate, il Centro regionale le assiste, nel quadro delle sue funzioni, nel processo di elaborazione e attuazione di detti accordi a livello regionale.

Articolo 18

RIUNIONI

1. Le riunioni ordinarie delle parti al presente protocollo si svolgono nel corso delle riunioni ordinarie delle parti contraenti alla convenzione, organizzate a norma dell'articolo 18 della medesima. Le parti al presente protocollo possono anche tenere riunioni straordinarie ai sensi dell'articolo 18 della convenzione.

2. Le riunioni delle parti al presente protocollo hanno in particolare lo scopo di:

   a) esaminare e discutere le relazioni del Centro regionale riguardanti l'attuazione del presente protocollo, in particolare i suoi articoli 4, 7 e 16;

   b) formulare ed adottare strategie, piani d'azione e programmi volti ad attuare il presente protocollo;

   c) seguire l'applicazione di queste strategie, piani d'azione e programmi, valutarne l'efficacia ed esaminare se è necessario adottare nuove strategie, nuovi piani d'azione o programmi e di elaborare misure a tal fine;

   d) svolgere se necessario qualsiasi altra funzione in applicazione del presente protocollo.

Articolo 19

RELAZIONI CON LA CONVENZIONE

1. Le disposizioni della convenzione che si riferiscono a qualsiasi protocollo si applicano in relazione al presente protocollo.

2. Il regolamento interno e le norme finanziarie adottati ai sensi dell'articolo 24 della convenzione si applicano in relazione al presente protocollo a meno che le parti di esso decidano diversamente.

ALLEGATO

REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 20

INCIDENZA DEL PROTOCOLLO SULLE LEGISLAZIONI INTERNE

In occasione dell'applicazione delle disposizioni del presente protocollo, resta impregiudicato il diritto delle parti di adottare misure interne pertinenti più rigorose o altre misure in conformità al diritto internazionale nei settori coperti dal presente protocollo.

Articolo 21

RELAZIONI CON TERZI

Le parti invitano gli Stati non parti e le organizzazioni internazionali, se necessario, a cooperare all'attuazione del presente protocollo.

Articolo 22

FIRMA

Il presente protocollo è aperto alla Valletta, Malta, il 25 gennaio 2002 e a Madrid dal 26 gennaio 2002 al 25 gennaio 2003 alla firma di ogni parte contraente alla convenzione.

Articolo 23

RATIFICA, ACCETTAZIONE O APPROVAZIONE

Il presente protocollo è sottoposto a ratifica, accettazione o approvazione. Gli strumenti di ratifica, accettazione o approvazione sono depositati presso il governo della Spagna, che assume le funzioni di depositario.

Articolo 24

ADESIONE

Dal 26 gennaio 2003 il presente protocollo è aperto all'adesione di qualsiasi parte alla convenzione.

Articolo 25

ENTRATA IN VIGORE

1. Il presente protocollo entrerà in vigore il trentesimo giorno a partire dalla data del deposito del sesto strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione.

2. A partire dalla data della sua entrata in vigore, il presente protocollo sostituirà il protocollo relativo alla cooperazione in materia di lotta contro l'inquinamento del Mare Mediterraneo provocato dagli idrocarburi ed altre sostanze nocive in caso di situazione critica nelle relazioni tra le parti ai due strumenti.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente protocollo.

FATTO alla Valletta il 25 gennaio 2002 in una sola copia in lingua inglese, araba, spagnola e francese, i quattro testi facenti ugualmente fede.