

La tutela del mare dai rifiuti di bordo delle unità da diporto: applicazione del D.Lgs 182/03.

PARTE SECONDA

a cura di Cristian Rovito

(Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera).

La tutela dell'ambiente marino per le unità da diporto.

Nel nuovo Codice della nautica da diporto (D.Lgs 171/05), la tutela dell'ambiente marino ha assunto una maggiore connotazione giuridica al punto che la piena osservanza dei requisiti in tale direzione statuiti, costituisce la *conditio sine qua non* ai fini della commercializzazione e della navigabilità.

Ad adiuvandum, vengono in tale contesto potenziati i principi della prevenzione/precauzione e della protezione che pur se formulati in modo "astratto", nel senso che il loro rispetto non è vincolato a verifiche di carattere giurisdizionale o a sanzioni, entrano a far parte del diritto positivo, cioè del diritto vigente, senza bisogno di coercizione perché universalmente condivisi. Molti giudici, nel valutare problematiche ambientali, hanno sottolineato la mancata corrispondenza del comportamento illegittimo ad un principio fondamentale tra quelli appena citati¹ che ribadiamo sono di matrice prettamente comunitaria e internazionale. Con il pieno rispetto di tali principi anche nella "nautica da diporto", si vuole assicurare e garantire la salvaguardia degli ecosistemi marini e costieri.

All'interno del D. Lgs 171/05, il legislatore (che ha di fatto operato una trasfusione delle normative comunitarie nell'ordinamento giuridico nazionale) ha inserito una specifica parte che si occupa dell'ambiente marino e, seppur breve, è alquanto significativa proprio alla luce di quanto *ut supra* evidenziato. Riteniamo che il titolo di "Prevenzione dello scarico e impianti che consentono di trasferire i rifiuti a terra" riassume il valore politico – economico, giuridico, ambientale e tecnologico della ratio ispiratrice della norma in questione.

Il punto 5.8 dell'allegato I della Direttiva 2003/44/CE (che ha modificato la Direttiva 94/25/CE), collocato con la stessa numerazione (ovvero 5.8.) nel Codice della nautica all'interno dell'allegato II (Requisiti essenziali), occupandosi direttamente della "Prevenzione dello scarico e degli impianti che consentono di trasferire i rifiuti a terra", stabilisce quanto segue:

- *Le imbarcazioni devono essere costruite in modo da evitare lo scarico accidentale fuori bordo di sostanze inquinanti (olio, carburante, etc);*
- *Le imbarcazioni fornite di servizi igienici devono essere munite di serbatoi oppure di dispositivi che consentono l'installazione di serbatoi;*

- *Le unità dotate di serbatoti installati permanentemente sono fornite di una connessione di scarico standard per consentire ai tubi degli impianti di scarico di essere collegati alla tubazione di scarico dell'imbarcazione;*
- *Inoltre i tubi destinati all'evacuazione dei rifiuti umani attraversanti lo scafo debbono essere dotati di valvole che ne consentano la chiusura a tenuta stagna.*

Dal raffronto delle disposizioni appena enucleate, si riconferma la trasfusione delle norme comunitarie del legislatore nazionale nel proprio ordinamento giuridico; infatti, il D. Lgs 171/05 riprendendo *in toto* il punto 5.8 dell'allegato I della Direttiva 2003/44/CE, per quanto riguarda la nautica da diporto, che come noto ha conosciuto negli ultimi anni un rilevante sviluppo tecnologico, economico e sociale, è ragionevole sottolineare l'avvenuta conformazione delle disposizioni nazionali a quelle comunitarie.

L'osservanza di questi precetti è *ex lege* uno dei **“requisiti essenziali di sicurezza per la progettazione e la costruzione delle unità – lettera A dell'Allegato II (Requisiti essenziali)**.

Il progresso tecnologico delle progettazioni e costruzioni nautiche al servizio dell'ambiente esprime una volontà politica, sociale ed economica di non trascurabile essenzialità. Il requisito legato al rispetto degli ecosistemi marini e costieri, verosimilmente definibile come **“requisito ambientale”**, ha una duplice veste: della sicurezza marittima la prima e di tutela dell'ambiente la seconda.

Il nuovo *corpus legis* attualmente in vigore prevede che l'unità da diporto non rispondente a tale requisito che ribadiamo è *in primis* di sicurezza e di tutela ambientale, non è giuridicamente e commercialmente trattabile.

Qualche nota di approfondimento sul concetto di requisito essenziale di sicurezza riteniamo sia essenziale allo scopo non solo di “giustificare” quanto *ut supra* asserito, ma anche per comprendere come sia ormai improcrastinabile l'osservanza *sui generis* dell'art. 6 del D. Lgs 171/05 il cui 1° comma stabilisce che **“i prodotti . . . omissis . . . , devono essere conformi ai requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori indicati nell'allegato II (Requisiti essenziali)”**.

In dottrina la “navigabilità” della nave designa l'attitudine della nave stessa alla navigazione; tale attitudine deriva dal possesso dei requisiti richiesti dalle leggi, affinché la nave possa compiere sicuramente la navigazione alla quale è destinata. La navigabilità è da considerare in relazione agli elementi che sono indispensabili per la sicurezza della navigazione quali: 1) lo stato fisico della nave, che riguarda la struttura dello scafo, i locali e la sistemazione interna, la galleggiabilità, la stabilità, e la linea di massimo carico, gli organi di propulsione e di governo, le condizioni di abitabilità e di igiene degli alloggi dell'equipaggio; 2) l'armamento, cioè il possesso dei mezzi tecnici materiali (installazioni di bordo, apparecchi, attrezzi, strumenti di segnalazione, di salvataggio, di prevenzione ed estinzione degli incendi, etc; 3) l'equipaggiamento, e cioè il complesso delle persone, munite delle prescritte qualifiche, addette ai servizi della nave (art. 164 cod. nav.)².

Nella realtà oltrechè risultare economicamente svantaggioso produrre unità da diporto non conformi alle normative vigenti per tutta una serie di fattori: impossibilità materiale a realizzarla, prodotto non competitivo sul mercato, impossibilità di venderlo/acquistarlo (*i nostri lettori acquisterebbero o rischierebbero dei soldi per una barca non costruita secondo gli standard di sicurezza previsti e con una elevata probabilità che possa non essere messa in acqua???*), cantiere nautico con prodotti fuori mercato, con ripercussioni determinanti in termini di responsabilità civile e penale. . . etc; sarebbe anche illegale.

Del resto, l' istituto della marcatura CE di conformità di cui all'art. 8 del Codice della Nautica da diporto va nella direzione di evitare, prevenendo, e combattere le frodi e ogni altra attività illegale nel mercato diportistico.

Nello specifico sono gli allegati III e IV che disciplinano l'istituto della “Marcatura CE”, ovvero:

“Quando sono immessi sul mercato, i seguenti prodotti devono recare la marcatura CE di conformità apposta da un organismo di uno Stato membro dell’Unione Europea, secondo le modalità di cui all’allegato III:

- a) unità da diporto, moto d’acqua e componenti di cui all’allegato I, considerati conformi ai corrispondenti requisiti essenziali di cui all’allegato II;*
- b) motori fuoribordo considerati conformi ai requisiti essenziali di cui all’allegato II, paragrafi B e C;*
- c) motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato considerati conformi ai requisiti essenziali di cui all’allegato II, paragrafi B e C”.*

Ma che cos'è un Organismo di certificazione, cosa fa e come deve operare!!!

L' articolo 10 del Codice detta testualmente:

“Possono essere autorizzati ad espletare le procedure di valutazione di conformità di cui all’art. 9 (Valutazione della conformità) , nonché i compiti specifici per i quali sono stati autorizzati, i soggetti che soddisfano i requisiti fissati con regolamento adottato con decreto del Ministro delle attività produttive, di concerto con il Ministro dei trasporti. Con lo stesso regolamento è disciplinato il procedimento di autorizzazione.

Allo scopo di garantire che detto organo svolga la propria attività nel pieno rispetto della legislazione vigente, il D. Lgs 171/05 ha previsto una serie di controlli specifici da parte delle autorità preposte (Capitanerie di Porto, Camere di Commercio, Agenzia delle entrate, Ispettorati del lavoro, Unità Sanitarie Locali, Organismi tecnici, etc) e che si estrinsecano a partire dalla fase di progettazione, costruzione, e allestimento per arrivare alla vendita, commercializzazione etc.

Sul sito istituzionale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera – www.guardiacostiera.it è possibile conoscere l'elenco aggiornato degli organismi tecnici autorizzati dal Ministero delle attività produttive di concerto con il Ministero dei Trasporti.

Ai fini della richiamata tutela ambientale in senso lato e dell'ecosistema marino in senso stretto, evidenziamo che all'interno dei requisiti essenziali, il legislatore si è interessato anche degli aspetti preventivi e protettivi dell'inquinamento atmosferico, attraverso i "Requisiti essenziali relativi alle emissioni di gas di scarico dei motori di propulsione", e dell'inquinamento acustico con i "Requisiti essenziali relativi alle emissioni acustiche".

Cristian Rovito Cristian

Pubblicato il 20 luglio 2007

¹ Per maggiori approfondimenti vds "Corso di diritto ambientale" – di Stefano MAGLIA – Casa Editrice La Tribuna Piacenza;

² Così G. PESCATORE su Enciclopedia Giuridica TRECCANI - volume XX.