

Le acque di scarico delle navi nel modulo di notifica rifiuti di cui all'art. 6 della Direttiva 2000/59/CE recepita con il D.Lgs 182/03 e modificata dalla Direttiva 2007/71/CE.

A cura di Cristian Rovito

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera

Sulla Gazzetta Ufficiale dell' Unione Europea n. 329, serie L, del 14.12.2007, è stata pubblicata la Direttiva 2007/71/CE con la quale gli organi comunitari hanno modificato l'allegato II alla Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico.

Per una rapida ed efficace rimembranza della *vexata questio* inerente la disciplina dei "rifiuti portuali" (con riferimento anche alle unità da diporto), di cui ci siamo spesso occupati su questa testata, ricordiamo che la Direttiva 2000/59/CE è stata trasfusa nel nostro ordinamento giuridico con l'emanazione del Decreto Legislativo n. 182 del 24 giugno 2003 (*Gazzetta Ufficiale serie generale n. 168 del 22.07.2007*). Non poche sono state le critiche mosse nei confronti di questo atto legislativo, specie sotto il profilo applicativo e con riferimento ad un settore in continua crescita e dal pregnante risvolto socio – economico quale quello della nautica da diporto.

Già ai sensi dell'abrogato Decreto Ronchi, sui produttori di rifiuti incombevano gli obblighi di notifica di cui agli art. 11, comma 3, 12 e 15, comma 1. Adempimenti che oggi hanno trovato una nuova collocazione all'interno dell'impianto normativo del nuovo testo unico ambientale (art. 190 - Parte IV – Norme in materia di gestione di rifiuti e di bonifica dei siti inquinati).

Sulla scia del dettato normativo nazionale e di quella comunitaria tracciata dall'art. 6 della Direttiva 2000/59/CE, l'omonimo art. 6 dell'atto di recepimento (D.Lgs 182/03), riformula l'istituto giuridico della "notifica obbligatoria per il Comandante della nave che intende approdare in un porto comunitario, delle informazioni di cui all'allegato III" (che è l'allegato II della Direttiva 2000/59/CE) all'Autorità Marittima:

- a) almeno 24 ore prima dell'arrivo nel porto di scalo, se detto porto è noto;
- b) non appena il porto di scalo è noto, qualora conosciuto a meno di 24 ore dall'arrivo;
- c) prima della partenza dal porto di scalo precedente, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.

Riportiamo di seguito rispettivamente, le definizioni di "rifiuti prodotti dalla nave" e di "residui del carico".

- ☒ **Residui prodotti dalla nave:** i rifiuti, comprese le acque reflue e i residui diversi dai residui del carico, ivi comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della Marpol 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l'attuazione dell'allegato V della Marpol 73/78;

- ☑ **Residui del carico:** i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico e di pulizia, ivi comprese le acque di lavaggio (slop) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui: tali resti comprendono eccedenze di carico – scarico e fuoriuscite.

Per completezza di trattazione ricordiamo che l'allegato I della Convenzione Marpol 73/78 (International Convention for prevention the pollution from ship – Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi) contiene norme specifiche per la prevenzione dell'inquinamento da olii minerali; *l'allegato IV contiene le norme per la prevenzione dell'inquinamento da liquami scaricati dalle navi*; mentre l'allegato V contiene le norme per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti solidi scaricati dalla nave.

La conformità di una nave alle prescrizioni tecniche appena individuate è certificata dagli "Organismi tecnici" (Rina, American Bureau Shipping, Bureau Veritas, Lloyd Register, etc) attraverso il rilascio dei sottoelencati "Certificati" e/o "Documenti":

✓ **Certificato Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da oli minerali (Annesso I Marpol 73/78);**

✓ **Certificato Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (Annesso IV Marpol 73/78);**

Per la conformità alle disposizioni di cui all'annesso V, la nave deve essere in possesso di un "Piano di gestione dei rifiuti" e di un "Registro dei rifiuti".

La normativa internazionale a cui quella comunitaria e nazionale rinvia espressamente, intende per "acque di scarico" (Regola 1 dell'Annesso IV Marpol 73/78):

- a) drenaggio e altri rifiuti provenienti da un qualunque tipo di gabinetti, orinatoi e scarichi wc;
- b) drenaggio provenienti da lavabi, tinozze e condotte di scarico situate nei locali riservati a cure mediche (infermeria, sala di assistenza, etc.);
- c) drenaggio proveniente dagli spazi utilizzati per il trasporto di animali viventi;
- d) le altre acque di rifiuto qualora siano mescolate ai drenaggi sopra menzionati.

L'annesso IV alla Marpol 73/78 pur essendo entrato in vigore il 27.09.2003, nella sua versione riveduta ha tuttavia acquistato efficacia giuridica a partire dal 01.08.2005.

Nel vecchio modello di notifica rifiuti sotto riportato, si può facilmente notare l'assenza delle "acque di scarico" tra le informazioni obbligatorie che il Comandante della nave deve comunicare all'Autorità Marittima. Ciò perchè a livello internazionale le norme di che trattasi non erano ancora entrate in vigore.

La Direttiva 2007/71/CE, a seguito dell'entrata in vigore delle disposizioni internazionali in materia di "acque di scarico", ha modificato detto modulo, introdotto nel 2000 dalla Direttiva CE n. 59.

Il recepimento della nuova disposizione comunitaria dovrà avvenire entro il **15.06.2009**. Ciò si tradurrà in una modifica del Decreto Legislativo 182/03 attraverso la sostituzione del vigente all'allegato III.

Entro la seconda decade del mese di giugno 2009, ogni Stato membro dovrà emanare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per adempiere a tale obbligo, comunicando alla Commissione il testo normativo delle disposizioni adottate.

Allo stato attuale, sia l'allegato II alla Direttiva 2000/59/CE, sia l'allegato III al D.Lgs 182/03 (norma di recepimento) non fanno alcun riferimento alle acque di scarico talché, in sede comunitaria, si è ritenuto necessario aggiornare le categorie di rifiuti (informazioni) che devono essere notificate prima dell'entrata in un porto dell'Unione Europea.

Trascurando volutamente i particolari inerenti "l'adeguamento normativo" della legislazione nazionale ai principi comunitari, riportiamo di seguito gli aspetti prettamente tecnici della disciplina internazionale dettata dal citato annesso IV alla Marpol 73/78.

La regola 2 individua il "campo di applicazione":

- navi nuove di tsl ≥ 200 tsl;
- navi nuove < 200 tsl, che trasportano più di 10 persone;
- navi nuove la cui stazza lorda non sia misurata e che sono autorizzate a trasportare più di 10 persone;
- navi esistenti di tsl ≥ 200 tsl, 10 anni dopo l'entrata in vigore dell'annesso IV (01.08.2015);
- navi esistenti di tsl < 200 tsl, che sono autorizzate a trasportare più di 10 persone, 10 anni dopo l'entrata in vigore dell'annesso IV;
- navi esistenti la cui stazza non sia misurata, che trasportano più di 10 persone, 10 anni dopo l'entrata in vigore;

E' importante e fondamentale il concetto di "nave nuova" ovvero una "nave il cui contratto di costruzione sia stato stipulato o, in assenza di esso, la cui chiglia sia stata impostata o la cui costruzione si trovi in uno stato di avanzamento equivalente al momento dell'entrata in vigore dell'Annesso IV o successivamente, oppure la cui consegna viene effettuata 3 anni o più dopo la sua entrata in vigore".

Precedentemente, avevamo sottolineato che la conformità di una nave alle prescrizioni dell'annesso IV vengono certificate mediante il rilascio del "Certificato Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico – ISPP Certificate", la cui durata è di 5 anni subordinata alla regolare effettuazione di visite intermedie e annuali. Questo importante documento viene rilasciato a tutte le navi che effettuino viaggi verso porti sottoposti alla giurisdizione di Governi contraenti (cioè di Paesi che hanno aderito alla Convenzione ed ai suoi protocolli attraverso l'istituto della ratifica).

La Regola 8 delinea le modalità per lo "smaltimento" dei liquami stabilendo dapprima il principio generale secondo il quale **lo scarico in mare di acque usate è vietato**, a meno che non vengano soddisfatte alcune condizioni, ovvero:

- a. la nave scarichi liquami triturati e disinfettati usando un sistema approvato dall'Amministrazione (intendendo in generale l'organo addetto ai controlli ai fini della sicurezza marittima e della protezione dell'ambiente marino), ad una distanza > 4 Nm dalla

costa, oppure liquami non sminuzzati e disinfettati a più di 12 Nm dalla costa; in ogni caso i liquami raccolti in un' apposita cisterna non devono essere scaricati tutti in una volta ma con un rateo moderato e mentre la nave è in rotta ad almeno 4 nodi di velocità; il rateo di scarica deve essere approvato dall'Amministrazione ed essere in accordo con gli standard approvati dall'Organizzazione, oppure

- b. la nave è dotata di un efficiente impianto di trattamento dei liquami, certificato dall'Amministrazione, e:
 - l'impianto sia stato sottoposto ad accertamenti in base ai quali la nave sia in possesso del Certificato Internazionale di Prevenzione dall'Inquinamento da Acque di Scarico (**ISPP Certificate**)
 - l'effluente non lasci tracce visibili, solide o liquide, nella scia della nave;

Quando i liquami sono mescolati con rifiuti o acqua reflua aventi prescrizioni di scarica differenti, devono essere applicate le prescrizioni più severe.

A primo acchito si può certamente notare come gli aspetti disciplinatori della normativa internazionale, richiamata ed applicata attraverso l'istituto del recepimento e/o della ratifica, siano sostanzialmente differenti da quelli previsti dalla normativa nazionale sui rifiuti ed in materia di acque. La spiegazione logico – razionale più plausibile all'uopo di una più attenta e proficua comprensione della *ratio* ispiratrice delle norme *de qua*, discende sia dalla più generale necessità di tutela degli ecosistemi marini, sia più specificatamente dalle diversità strutturali e materiali insite in un settore molto particolareggiato quale quello navale.

Riportiamo di seguito rispettivamente il vecchio ed il nuovo “modulo notifica dei rifiuti e dei residui del carico prodotti e/o presenti a bordo della nave”.

VECCHIO MODELLO

MODULO DI NOTIFICA DEI RIFIUTI PRODOTTI DA NAVI

NOTIFICATION FORM FOR SHIP-GENERATED WASTE

Direttiva (Directive) 2000/59/CE - Art. 6 Decr. Leg.vo 24.6.2003 n. 182

Alla **CAPITANERIA DI PORTO DI** _____
To _____ **HARBOUR OFFICE**
Sezione Tecnica - Technical Department

DATI RELATIVI ALLA NAVE E AL VIAGGIO

SHIP AND VOYAGE DATUM

NOME NAVE <i>Ship's name</i>		SCALO PRECED. <i>Last port of call</i>	
NOMINATIVO INT. <i>Call sign</i>		DATA E O.P.A. <i>Date and E.T.A.</i>	
NUMERO I.M.O. <i>I.M.O. number</i>		DATA E O.P.P. <i>Date and E.T.D.</i>	
STATO DI BANDIERA <i>Flag State</i>		PROSSIMO SCALO <i>Next port of call</i>	

Intendete conferire i vostri rifiuti in impianti portuali di raccolta? ☐ TUTTI ☐ ALCUNI ☐ NESSUNO

Are you delivering all, some, none of your waste into port reception facilities?

ALL

SOME

NONE

TIPO E QUANTITATIVO RIFIUTI DA CONFERIRE O TRATTENERE A BORDO
TIPE AND AMMOUNT OF WASTE AND RESIDUES TO BE DELIVERED AND/OR REMAINING ON BOARD, AND
PERCENTAGE OF MAXIMUM STORAGE

Nel caso in cui si intenda scaricare tutti i rifiuti presenti a bordo, compilare solo la seconda colonna (Rifiuti da conferire m³)
If delivering all waste, complete second column as appropriate

TIPO TYPE	Rifiuti da conferire m ³ Waste to be delivered m ³	Capacità max di stoccaggio dedicata m ³ Maximum dedicated storage capacity m ³	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo in m ³ Amount of waste retained on board m ³	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti Port at which remaining waste will be delivered	Quantitativo di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica ed il prossimo scalo m ³ Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call m ³
OLI USATI - Exhausted oil					
Morchie - Sludge					
Acqua di sentina - Bilge water					
Altri - Others					
RIFIUTI - Garbage					
Rifiuti alimentari - Food waste					
Rif. Alim. D.M. 22.5.01 - Food w. D.M. 22.5.01					
Plastica - Plastic					
Altri - Others					
RESIDUI ASSOCIATI AL CARICO (specificare) - Cargo associated waste (specify)					
RESIDUI DEL CARICO (specificare) - Cargo residues (specify)					

Io sottoscritto _____ dichiaro che le suddette informazioni sono corrette e che a bordo vi è una capacità dedicata sufficiente per stoccare tutti i rifiuti prodotti tra il momento della notifica ed il successivo porto in cui saranno conferiti rifiuti.

I undersigned confirm that the above details are accurate and correct and there is sufficient dedicated onboard capacity to store all waste generated between notification and the next port at which waste will be delivered

Data _____ Ore _____

Date _____ Time _____

Firma
Signature

RISERVATO ALLA CAPITANERIA DI PORTO		
Data di ricezione	Ora	Firma del ricevente

NUOVO MODELLO

MODULO DI NOTIFICA DEI RIFIUTI PRODOTTI DA NAVI

NOTIFICATION FORM FOR SHIP-GENERATED WASTE

Direttiva (Directive) 2000/59/CE - Art. 6 Decr. Leg.vo 24.6.2003 n. 182

Alla **CAPITANERIA DI PORTO DI** _____
To _____ **HARBOUR OFFICE**
Sezione Tecnica - Technical Department

DATI RELATIVI ALLA NAVE E AL VIAGGIO
SHIP AND VOYAGE DATUM

NOME NAVE <i>Ship's name</i>		SCALO PRECED. <i>Last port of call</i>	
NOMINATIVO INT. <i>Call sign</i>		DATA E O.P.A. <i>Date and E.T.A.</i>	
NUMERO I.M.O. <i>I.M.O. number</i>		DATA E O.P.P. <i>Date and E.T.D.</i>	
STATO DI BANDIERA <i>Flag State</i>		PROSSIMO SCALO <i>Next port of call</i>	

Intendete conferire i vostri rifiuti in impianti portuali di raccolta? ☐ TUTTI ☐ ALCUNI ☐ NESSUNO
Are you delivering all, some, none of your waste into port reception facilities? ALL SOME NONE

TIPO E QUANTITATIVO RIFIUTI DA CONFERIRE O TRATTENERE A BORDO
TIPE AND AMMOUNT OF WASTE AND RESIDUES TO BE DELIVERED AND/OR REMAINING ON BOARD, AND PERCENTAGE OF MAXIMUM STORAGE

Nel caso in cui si intenda scaricare tutti i rifiuti presenti a bordo, compilare solo la seconda colonna (Rifiuti da conferire m³)
If delivering all waste, complete second column as appropriate

TIPO <i>TYPE</i>	Rifiuti da conferire m ³ <i>Waste to be delivered m³</i>	Capacità max di stoccaggio dedicata m ³ <i>Maximum dedicated storage capacity m³</i>	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo in m ³ <i>Amount of waste retained on board m³</i>	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti <i>Port at which remaining waste will be delivered</i>	Quantitativo di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica ed il prossimo scalo m ³ <i>Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call m³</i>
OLI USATI - Exhausted oil					
Morchie - Sludge					
Acqua di sentina - Bilge water					
Altri - Others					
RIFIUTI - Garbage					
Rifiuti alimentari - Food waste					
Rif. Alim. D.M. 22.5.01 - Food w. D.M. 22.5.01					
Plastica - Plastic					
Altri - Others					
ACQUE DI SCARICO - Sewage⁽¹⁾					
RESIDUI ASSOCIATI AL CARICO (specificare) - Cargo associated waste (specify)⁽²⁾					

RESIDUI DEL CARICO (specificare) – Cargo residues (specify)					

- (1) Le acque di scarico possono essere scaricate in mare conformemente alla regola 11 dell'allegato IV del protocollo Marpol 73/78. Le caselle corrispondenti non devono essere contrassegnate se si intende effettuare uno scarico autorizzato.
Sewage may be discharged at sea in accordance with Regulation 11 of annex IV of Marpol 73/78. The corresponding boxes do not be completed if it is intention to make an authorised discharge at sea
- (2) Può trattarsi di stime
May be estimates

Io sottoscritto _____ dichiaro che le suddette informazioni sono corrette e che a bordo vi è una capacità dedicata sufficiente per stoccare tutti i rifiuti prodotti tra il momento della notifica ed il successivo porto in cui saranno conferiti rifiuti.
I undersigned confirm that the above details are accurate and correct and there is sufficient dedicated onboard capacity to store all waste generated between notification and the next port at which waste will be delivered

Data _____ Ore _____
Date _____ Time _____

Firma
Signature

RISERVATO ALLA CAPITANERIA DI PORTO		
Data di ricezione	Ora	Firma del ricevente

Occorre per ultimo puntualizzare che il concetto di “scarico di acque da nave” individuato a livello internazionale e comunitario, **non coincide assolutamente** con quello individuato e disciplinato dall'art. 74 della Parte III del D.Lgs 152/06.

Il testo unico ambientale lo individua tale, qualificandolo come **“qualsiasi immissione di acque reflue in acque superficiali (ove rientrano anche le acque costiere, ovvero, le acque superficiali situate all'interno rispetto a una retta immaginaria distante, in ogni punto, un miglio nautico sul lato esterno dal punto più vicino della linea di base che serve da riferimento per definire il limite delle acque territoriali e che si estendono eventualmente fino al limite esterno delle acque di transizione) sul suolo, sul sottosuolo e nella rete fognaria indipendentemente dalla loro natura inquinante, anche sottoposte a preventivo trattamento di depurazione”**. Le acque di scarico sono le acque reflue provenienti da uno scarico.

Lo scarico effettuato dalla nave è un concetto a sé stante ed ha carattere di ulteriore specialità e specificità rispetto a quello delineato dal D.Lgs 152/06.

Il 15.06.2009 rappresenta il termine perentorio entro il quale il legislatore nazionale dovrà recepire nel proprio ordinamento nazionale la Direttiva 2007/71/CE.

In considerazione dell'importanza che questa nuova disciplina riveste ai fini della protezione delle acque comunitarie, in quanto si preoccupa, come si è detto, di disciplinare una tipologia specifica di “rifiuto” (sewage – acque di scarico), e di tutelare il *mare nostrum*, per il dovuto ossequio ai cogenti principi comunitari, ci auguriamo che le sue disposizioni possano essere presto attuate nel nostro *corpus legis*, possibilmente in anticipo rispetto alla scadenza prevista.

Sarebbe a dir poco strabiliante se ciò avvenisse con il prossimo disegno di legge comunitaria, sia per scongiurare l'avvio di un' ennesima procedura d'infrazione, che andrebbe ad aggiungersi alle tante già avviate in materia ambientale nei confronti dell'Italia, sia per una più efficace e certa azione preventiva e repressiva attraverso un adeguato diritto all'ambiente nell'ambiente marino.

Cristian Rovito

Pubblicato il 6 gennaio 2008

Fonte www.europa.eu.int.