

Il monitoraggio nell'attività di prevenzione e tutela del mare dall'inquinamento provocato dal traffico marittimo delle navi

A cura di Cristian Rovito

Introduzione.

A differenza dei diversi ambiti ambientali di cui il nostro sito si occupa ormai da molto tempo, gli aspetti tecnico – legislativi che nella sezione dedicata all'ambiente marino, nell'area "ACQUE", vengono trattati, si presentano verosimilmente sotto una veste per certi versi più complessa di quanto si possa immaginare, nulla volendo togliere ovviamente a quanto viene approfondito e studiato con competenza e professionalità dagli illustri autori che animano ogni area.

Il tante volte menzionato "corpus legis" cui spesso abbiamo fatto riferimento, riteniamo si presenti in effetti, sottoforma di "oggetto polivalente", indice di trattazione di molte discipline in qualche modo attinenti con l'ambiente marino soltanto a condizione che si pazienti e ci si interessi con attenzione e rigore scientifico nell'analisi degli argomenti correlati a tale alveo ambientale. Prefiggendoci da sempre l'assoluto e primario obiettivo di rendere chiaro a tutti gli utenti appassionati di ambiente, ai semplici curiosi delle diatribe ambientali o, ancora, soggetti a vario titolo interessati a quelli che tante volte illustri esponenti della "dottrina" hanno classificato come "veri obbrobri giuridici", attraverso un'adeguata ed equilibrata informazione, le problematiche interpretative delle norme, leggi, regolamenti vigenti in materia anche e, soprattutto, in relazione alle sentenze dei massimi organi giurisdizionali e costituzionali.

Per chi è chiamato ad adempiere alle prescrizioni di legge prevalentemente e formalmente attinenti alla tutela degli ecosistemi marini, non possiamo sottacere sul fatto che nel nostro ordinamento giuridico esista soltanto una norma certamente di rango settoriale ma tutt'altro che comprensiva di ogni aspetto o sottoaspetto che meriti una qualche forma di "considerazione disciplinatoria". Ci riferiamo infatti alla Legge 979/82 recante "Disposizioni per la difesa del mare", che riteniamo deve considerarsi per analogia, come "legge quadro" in tema di tutela del mare, nonostante potrebbe solo apparentemente sembrare un po' "anzianotta". Nonostante questo "vecchiaia legislativa", continua a mantenere il suo carattere precettivo, mantenendosi come punto di riferimento fondamentale per tutti gli operatori che si occupano di "ambiente marino".

Nel lontano 1982, infatti, il legislatore, adeguandosi a quelli che erano gli orientamenti della dottrina e delle politiche comunitarie ed internazionali di allora, ritenne di dover istituire nel paese, consolidandolo nel proprio ordinamento giuridico, un adeguato ed innovativo sistema di prevenzione, controllo e risposta agli inquinamenti. Fu allora che si iniziò a parlare di "piani di pronto intervento locale", "piano nazionale di intervento per le emergenze in mare", modalità, procedure e tecniche di controllo, d'intervento e di coordinamento delle autorità preposte e/o da interessare in caso di "inquinamento, etc.

Fu indubbiamente un notevole passo avanti verso quello che oggi, unitamente ai sistemi nazionali dei paesi comunitari e per taluni aspetti anche non – UE, rappresenta a livello comunitario il Communication Information System.

In questo contributo vogliamo interessarci di tutta quell'attività individuata come "monitoraggio", sui cui l'Unione Europea ha legiferato la Direttiva 59/2002 perseguendo il fine di istituire un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale. Indubbiamente ci si chiederà perché stiamo occupandoci di questa norma comunitaria e soprattutto quale sia l'attinenza con gli aspetti di tutela e di protezione del mare. Nel proseguo, daremo tutte le risposte che gli utenti cercano.

Ebbene, una prima risposta non del tutto evasiva, deriva in primis dall'aver individuato quella che nelle prime righe del presente contributo abbiamo individuato con l'espressione di "oggetto polivalente". La protezione del mare infatti non può prescindere dall'approfondimento delle normative per così dire "a carattere tecnico" che interessano la sicurezza della navigazione perchè all'attuazione dei programmi di prevenzione, protezione, tutela delle risorse acquatiche e degli ecosistemi marini, si arriva passando anche e soprattutto attraverso la conoscenza e l'applicazione delle Convenzioni Internazionali, Comunitarie ed Interregionali vigenti in materia. Citiamo a titolo esemplificativo, la Marpol 73/78, la Solas 74/78, la Convenzione di Barcellona sulla protezione del Mar Mediterraneo, lo IOPC Fund, e via discorrendo.

Nel mondo marittimo, vale un famoso detto che tra l'altro viene impresso a caratteri cubitali sulle tughe delle navi mercantili, ovvero "safety first", prima di tutto sicurezza proprio ad evidenziare che la salute dell'uomo prima, e la tutela dell'ambiente dopo, non può prescindere da tale considerazione.

Nel campo della sicurezza marittima, a cui, ribadiamo, si collega inscindibilmente l'ambiente marino, trova applicazione quello che gli studiosi di diritto costituzionale individuano come principio della pluralità degli ordinamenti giuridici. Accanto al nostro ordinamento giuridico infatti, si collocano in stretta simbiosi l'ordinamento comunitario, i cui organi più importanti di produzione normativa sono il Parlamento Europeo, la Commissione Europea ed il Consiglio d'Europa, ed l'ordinamento internazionale, ove opera principalmente l'Organizzazione Internazionale Marittima secondo i principi sanciti dal Diritto Internazionale.

Ci prefiggiamo pertanto di estrapolare astrattamente da questi "luoghi giuridici" tutti quegli aspetti che hanno attinenza prevalente con l'ambiente marino, augurandoci di riuscire a debellare eventuali dubbi ed a suscitare l'attenzione e l'interesse dei numerosi lettori che ci seguono settimanalmente su questa testata on – line.

Il monitoraggio è un'attività istituzionale a carattere cogente, non solo a livello mondiale, ma anche a livello comunitario e nazionale volendo riferirci ad una sorta di ordine gerarchico per quanto attiene il profilo applicativo.

La Direttiva 59/2002 non ha fatto altro che consolidare ciò che ormai da diversi anni è stato previsto dal consolidato Capitolo V della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 e successivi emendamenti e protocolli.

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 222 del 23/09/2005, è stato pubblicato il D.Lgs 196/2005 relativo all'attuazione della richiamata fonte comunitaria, nel nostro ordinamento giuridico.

A conferma di quanto precedentemente asserito, il mero titolo di "Convenzione" trarrebbe certamente in inganno, specie se fossimo superficiali nel soffermarci soltanto su di esso talchè ci si chiederebbe quale nesso ci possa essere tra la tutela del mare e la salvaguardia della vita umana. Nel proseguo del presente contributo ed in quelli che predisporremo in futuro, ci accorgeremo facilmente di quanti aspetti siano solo apparentemente insignificanti e come si attingano alla risorsa "mare". Lasciamo alla curiosità dei nostri lettori il desiderio di riscontrare questa affermazione.

La Convenzione Solas (Capitolo V) già da molti anni ha stabilito che tutti i paesi contraenti devono provvedere all'istituzione di un sistema integrato di monitoraggio e di informazione sul traffico navale, individuato in quello che ora è conosciuto come VTS – Vessel Traffic Service, ovvero Sistema di controllo del traffico marittimo, non dissimile da quello creato per il controllo del traffico aereo.

Forniremo alcuni acronimi e sigle di codici internazionali riassunti per comodità di trattazione nelle note a tergo del presente contributo.

La Direttiva 59/2002, il D.Lgs 196/2005 ed il Vessel Traffic Service nella prevenzione degli inquinamenti.

E ben noto che il trattato istitutivo dell'Unione Europea e gli artt. 76 e 87 della Carta Costituzionale Italiana prevedono la prassi giuridica del “recepimento” per le fonti comunitarie individuate come “direttive” affinché possano entrare a far parte del diritto positivo nazionale.

Il D.Lgs 196/2005 non ha fatto altro che adempiere a siffatte prescrizioni, adeguando il nostro ordinamento giuridico a quello degli altri paesi europei secondo le indicazioni politiche dell'Europa Unita e dei relativi organi competenti, nell'ottica di assicurare e garantire gli stessi diritti e le medesime opportunità anche attraverso un omogeneo ed equo adempimento ai propri doveri (la globalizzazione, il mercato unico sono e devono essere un'opportunità per tutti senza pregiudizio per i beni ambientali).

Non a caso nella premessa della norma emanata, il Presidente della Repubblica considera rilevanti le proposte di diversi Ministri: sono menzionati il Ministro per le politiche comunitarie, delle infrastrutture e dei trasporti, degli affari esteri, della giustizia e delle finanze, delle comunicazioni e dell'ambiente e della tutela del territorio, ognuno competente per le proprie attività istituzionali. Tutti, in maniera unitaria e coordinata, perseguono un fine comune che è quello di istituire un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di una migliore sicurezza ed efficienza di tale traffico, di una migliore risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso, e di **“un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato da navi”** (art. 1). Per quanto attiene quest'ultimo aspetto sottolineiamo che il “monitoraggio” costituisce inevitabilmente uno strumento idoneo sia dal punto di vista preventivo, in quanto consente di seguire costantemente i movimenti delle unità mercantili che navigano/operano all'interno delle acque territoriali, specie quando poi attraverso zone sensibili o particolarmente pericolose dal punto di vista geografico e morfologico, sia di intervenire prontamente in maniera adeguata e proporzionata in caso di sinistro marittimo che interessi uno sversamento di sostanze pericolose ed inquinanti.

Trattandosi di sistema, si disporrà altresì di tutta una serie di informazioni (database contenenti i dati delle navi, i tipi di carico trasportati, le loro caratteristiche chimico – fisiche, composizione degli equipaggi, caratteristiche tecniche delle navi, etc) disponibili ed interagibili in tempo reale da parte delle autorità non solo preposte per legge, riferendoci in primo luogo alle Autorità Marittime, ma anche altri organi istituzionali: l'Unione Europea, l'Organizzazione Internazionale Marittima di Londra (IMO – International Maritime Organization), etc.

Ricordiamo che pur mantenendo tali strumenti un'importanza di primo ordine, non bisogna assolutamente trascurare tutti i correlati e successivi emendamenti, modifiche ed integrazioni in

vigore al momento dell'applicazione delle norme che rinviano agli strumenti stessi. Ci riferiamo nella *facti species*, al D.Lgs 119/2005, con il quale è stata recepita la Direttiva 2002/84/CE in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato da navi, sulla quale riteniamo opportuno dedicare qualche riga.

E' opportuno sapere che mentre prima dell'entrata in vigore del decreto ut supra, erano necessari dei provvedimenti normativi ed amministrativi che recepissero nell'ordinamento nazionale le normative comunitarie concernenti la legislazione marittima, nonché quelle di modifica ed integrazione, con la sua entrata in vigore i richiami agli strumenti internazionali pertinenti si intendono tacitamente effettuati anche ai successivi eventuali emendamenti, modifiche ed integrazioni, divenendo pertanto immediatamente efficaci.

Gli "strumenti internazionali pertinenti" sono i sottoelencati atti normativi:

- MARPOL: la Convenzione internazionale di Londra del 12 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978;
- SOLAS: la Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare di Londra del 1 novembre 1974 ed i relativi protocolli e modifiche;
- Convenzione Internazionale di Londra del 23 giugno 1969 sulla stazzatura delle navi;
- Convenzione Internazionale di Bruxelles del 29 novembre 1969 sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o passano causare inquinamento da idrocarburi;
- SAR: Convenzione Internazionale di Amburgo del 27 aprile 1979 sulla ricerca salvataggio marittimo;
- Codice ISM: il Codice Internazionale per la gestione della sicurezza;
- Codice IMDG: il Codice Internazionale sulle merci pericolose;
- Codice IBC: il Codice Internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;
- Codice IGC: il Codice Internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi;
- Codice BC: il Codice delle norme pratiche per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi;
- Codice INF: il Codice relativo alle norme di sicurezza per il trasporto di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di scorie altamente radioattive in fusti a bordo di navi;
- Risoluzione IMO A. 851(20): la risoluzione dell'IMO avente per titolo "Principi generali dei sistemi di rapportazione navale e prescrizioni per la rapportazione navale, comprese le linee guida per la rapportazione dei sinistri in cui sono coinvolte merci pericolose e sostanze nocive e/o sostanze inquinanti per l'ambiente";
- Risoluzione IMO A. 861(20) dell'IMO avente per titolo VDR;

A titolo puramente conoscitivo riportiamo alcune definizioni che riteniamo siano importanti a comprendere i punti fondamentali di questo delineato "sistema di monitoraggio". L'Amministrazione è individuata nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto mentre l'Autorità Marittima viene individuata nell'insieme degli uffici marittimi di cui all'art. 16 del Codice della Navigazione (Direzioni

Marittime, Capitanerie di Porto, Uffici Circondariali Marittimi, Uffici Locali Marittime e Delegazioni di spiaggia).

Viene inoltre evidenziata tutta la struttura organica e gerarchica della Guardia Costiera relativamente all'attività prevalente di coordinamento delle operazioni di ricerca e di salvataggio ovvero i Centri VTS – Vessel Traffic Service, secondo la specifica funzione espletata e connessa alle caratteristiche e tipologia dell'intervento richiesto o del servizio fornito.

Quanto statuito nel decreto non fa altro che confutare le osservazioni che abbiamo esternato nella premessa, ovvero di quanto forte sia il cordone ombelicale che unisce la sicurezza marittima alla tutela dell'ambiente marino.

Il VTS è infatti un servizio finalizzato a migliorare la sicurezza della navigazione, l'efficienza del traffico marittimo e a “tutelare gli ecosistemi marittimi” il cui criterio di funzionamento non può che basarsi essenzialmente su di un'adeguata interazione tra nave e sistema di monitoraggio nella zona da quest'ultimo coperta dal proprio segnale.

Il sistema di monitoraggio nazionale che nella prassi è il sistema VTS gestito ed utilizzato dal Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera – è un servizio reso agli utenti marittimi, realizzato sulla scorta delle linee guida dell'Organizzazione Internazionale Marittima di Londra, la Convenzione SOLAS 74, la Direttiva di cui ci stiamo occupando nel presente contributo, che comunque vogliamo ricordare, la Direttiva 2002/59/CE, e le prescrizioni dell'Associazione IALA – AISM (ente internazionale che si occupa del segnalamento marittimo).

Il Vessel Traffic Service si prefigge di soddisfare i seguenti scopi:

- incrementare il livello di sicurezza della navigazione marittima;
- rendere la navigazione più spedita ed efficiente;
- ridurre il rischio di incidenti in mare con conseguenti pericoli per la vita umana in mare e per l'ambiente marino;

L'intero sistema nazionale si struttura su diversi livelli organizzativi che in qualche modo non dissimilano dall'organizzazione di cui abbiamo discusso precedentemente in merito all'attività di coordinamento in caso di soccorso in mare. Il primo riguarda il VTSC – Centrale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Centrale Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera -, con funzioni di supervisione generale del sistema. Il secondo riguarda il VTSA – Area presso ciascuna Direzione Marittima/M.R.S.C. – Maritime Rescue Sub Center, con compiti di supervisione dello scenario operativo della Zona Marittima e di interfaccia verso il VTSC.

Il terzo riguarda il VTSL – Locale presso gli uffici marittimi periferici con compiti d'interazione diretta col traffico navale e dell'espletamento delle funzioni tipiche di un centro VTS. Ogni VTSL, che costituisce il primo anello di congiunzione nel rapporto nave – sistema di monitoraggio, è dotato di sensori costituiti da apparati radar, radiogoniometri, ricetrasmittenti radio, telecamere a

circuito chiuso, sensori meteorologici, sistemi di monitoraggio remoto dello stato di funzionamento, ponti radio per i collegamenti coi centri di controllo¹.

Analizziamo ora gli altri aspetti disciplinatori del D.Lgs 196/05.

Procediamo innanzitutto a sottolineare l'importanza di due innovativi sistemi: l'AIS (automatic identification system – art. 6), sistema di identificazione della nave ed il VDR (data voyage recorder – art. 10), registratore dei dati di viaggi (non dissimile dalla scatola nera degli aerei). Entrambi sono degli strumenti tecnologicamente avanzati che permettono una sorta di monitoraggio passivo del naviglio mercantile ove gli stessi devono obbligatoriamente essere installati. In effetti, vanno ad aggiungersi ai dispositivi dei sistemi VTS degli stati comunitari, apportando un ulteriore e decisivo miglioramento globale al “monitoraggio”. Nelle righe che seguiranno, avremo modo di capire ancora meglio le caratteristiche di funzionamento per le quali evidenzieremo quelle relative alle modalità di interazione con i sistemi costieri.

La rapportazione ed il monitoraggio navale rappresentano poi gli ulteriori punti cruciali della normativa in itinere. Infatti, l'armatore, l'agente o il comandante della nave diretta verso un porto comunitario ed ovviamente nazionale, deve comunicare all'Autorità Marittima: i dati identificati, quindi, nome, nominativo internazionale, numero IMO o MMSI (Maritime safety identification number), porto di destinazione, orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio e orario stimato di partenza, e numero totale di persone a bordo (art. 4, comma 1).

Le sopra indicate informazioni devono essere trasmesse con almeno 24 ore d'anticipo rispetto al previsto arrivo, se la durata del viaggio è pari o superiore a 24 ore (ad esempio se la nave prevede di arrivare a Genova dopo 48 ore di navigazione dalla partenza da Istanbul); non oltre il momento in cui la nave esce dal porto di provenienza, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore (ad esempio, se la nave parte da Capodistria in Slovenia e prevede di arrivare a Trieste in 4 ore di navigazione dalla partenza); se lo scalo di destinazione non è noto o se lo stesso è aggiornato nel corso del viaggio, nel momento in cui è acquisita l'informazione di cambio destinazione (ad esempio, se la nave parte da Alessandria d'Egitto e non conosce ancora dove dovrà fare il prossimo scalo, la comunicazione sarà effettuata non appena la medesima sa di doversi attraccare a Napoli).

Tutte le unità mercantili provenienti da un paese extracomunitario dovranno optare invece per una comunicazione che contenga, oltre ai dati previsti per i casi ut supra richiamati, ovvero porto comunitario – porto nazionale, anche quelli di cui all'art. 13 del decreto che ci accingiamo ad elencare, specie se il viaggio riguarda merci pericolose o sostanze inquinanti, nel quale caso si distinguono in due categorie: generali e sul carico.

Le informazioni generali interessano:

- identificazione della nave: nome, nominativo internazionale, numero IMO o numero MMSI;
- porto di destinazione;
- per la nave che lascia un porto nazionale: orario stimato di partenza dal porto di partenza o dalla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'Autorità Marittima competente, e orario stimato di arrivo nel porto di destinazione;
- per la nave proveniente da un porto extracomunitario e diretta verso un porto nazionale: orario stimato di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, secondo quanto richiesto dall'autorità marittima competente;
- numero totale delle persone a bordo.

Le informazioni sul carico interessano:

- denominazione tecnica delle merci pericolose o inquinanti, numero ONU, ove esista, classi IMO di rischio in conformità al IMDG Code, IBC Code, IGC Code e, se del caso, classe della nave secondo il Codice INF, quantitativi delle merci in questione e relativa ubicazione a bordo, e, se queste sono trasportate in unità di carico diverse dalle cisterne, relativo numero di identificazione;
- conferma della presenza a bordo di un elenco o manifesto di carico o piano di carico adeguato, contenente una descrizione dettagliata delle merci pericolose o inquinanti trasportate e della relativa ubicazione sulla nave;
- indirizzo dove è possibile ottenere informazioni dettagliate sul carico.

In linea di massima il monitoraggio delle navi che entrano nelle aree coperte da sistemi obbligatori di reportazione navale, per intenderci, nelle zone coperte dal sistema VTS, consiste essenzialmente nello scambio di dati tra stazione terrestre e nave che riguardano l'identificazione del vettore marittimo, data e ora, posizione geografica, rotta, velocità, porto di destinazione e carico a bordo, numero di persone a bordo e informazioni varie relative alla quantità di combustibile presente a bordo e lo status di navigazione. Tali informazioni nella maggioranza dei casi la routine del monitoraggio che conservati e custoditi possono o potrebbero essere utili in caso sinistri marittimi ai fini delle conseguenti ed inevitabili inchieste amministrative e giudiziarie.

Il comma 3 dell'art. 6, statuisce che l'utilizzo del sistema di identificazione automatica (AIS), all'interno delle acque portuali, è soggetto alla disciplina del Comandante del Porto, in ragione delle preminenti esigenze di sicurezza (intesa come lotta al terrorismo e attuazione di misure rivolte a scongiurare tali eventi, che gli anglosassoni qualificano con il termine di security). In merito vogliamo ricordare il potere di disciplina e regolamentazione che il Codice della Navigazione gli assegna con l'art. 59² del Regolamento di esecuzione.

In alcuni contributi infatti abbiamo accennato al potere di regolamentazione che il Comandante del Porto, il Capo di Compartimento ed il Direttore Marittimo possono esercitare nella veste di Capo del Circondario, ricordiamo, l'unica figura giuridica a cui ex lege è attribuito il potere di emanare ordinanze in materia di uso del demanio marittimo, movimento delle navi in porto e altre attribuzioni di polizia.

Altro aspetto importante da cui deriva un non trascurabile compito per l'Autorità Marittima è di controllare e verificare che tutte le navi che entrano nelle zone in cui esiste un sistema di reportazione navale, o in quelle individuate per garantire una maggiore tutela ambientale delle coste nazionali, impieghino detti sistemi in conformità alle direttive internazionali dell'Organizzazione Internazionale Marittima.

A ciò si aggiunge un'ulteriore attività di controllo a carattere più operativo. Il monitoraggio operato dai sistemi VTS a cura della Guardia Costiera Italiana, è volto ad assicurare che le navi che navigano in una zona di mare territoriale ove esista una copertura VTS, vi partecipino e ne rispettino le regole. Lo stesso vale per le navi nazionali che si troveranno a navigare in acque soggette alla giurisdizione di altro stato.

Per quanto concerne le navi battenti bandiera di un Paese extracomunitario, diretta verso un porto nazionale, anch'esse devono attenersi per quanto possibile alle regole citate. Nel caso di violazioni, si procederà a darne comunicazione all'autorità preposta dello Stato di bandiera.

In caso di indagine da effettuarsi in seguito ad un sinistro avvenuto nelle acque sottoposte alla giurisdizione nazionale, i dati rilevati con il sistema VDR, devono essere messi a disposizione dell'Amministrazione richiedente dello Stato interessato, che provvederà ad utilizzare e ad analizzarne il contenuto nel corso dell'indagine, procedendo alla loro successiva pubblicazione immediatamente dopo la cessazione dell'attività probatoria.

Tale disposizione è chiaramente molto importante nell'attività di polizia giudiziaria rivolta come disposto dall'art. 55 del c.p.p. a prendere notizia dei reati, assicurare le fonti di prova, ricercare gli autori e compiere tutto quanto possa essere utile alla ricostruzione della fattispecie criminosa. A ciò aggiungiamo poi anche la possibilità per l'Autorità Marittima di conservare le informazioni ricevute dall'armatore, agente o raccomandatario, o comandante della nave in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 4 sopra analizzato.

L'art. 16 s'interessa della trasmissione delle informazioni relative a determinate navi, enucleando una sorta di parametri di valutazione che permettano di considerarle o meno a rischio potenziale per la navigazione o minaccia per la sicurezza della navigazione, delle persone e dell'ambiente. Si riferisce a quelle navi che siano rimaste coinvolte in incidenti in mare, che abbiano violato gli obblighi di comunicazione e di rapportazione o violato le norme applicabili nell'ambito dei sistemi di rotte navali e dei VTS posti sotto la responsabilità dell'amministrazione di uno Stato membro dell'Unione Europea.

Si disporrebbe in tal senso di una sorta di "casellario giudiziale marittimo", dall'indiscutibile validità ed importanza sotto il profilo della prevenzione.

Lo stesso articolo si rivolge poi alle navi nei cui confronti esistano prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della Marpol 73/78, nelle acque di giurisdizione di uno Stato membro o, ancora, sia stato rifiutato l'accesso ai porti dell'Unione europea o che siano state oggetto di comunicazione dell'autorità competente di uno Stato membro.

L'Autorità Marittima procede a comunicare tali informazioni a tutte le autorità competenti degli Stati membri interessati dalla rotta seguita dalla nave. Per capirci meglio se ad esempio una nave battente bandiera danese, ha sversato in mare degli idrocarburi durante la navigazione da Istanbul a Lisbona, in prossimità di Lampedusa e per questo sia incorsa in un procedimento di cui al Decreto de quo che abbia comportato una comunicazione da parte dell'Italia alla Danimarca, è chiaro che se la stessa unità dovesse effettuare un viaggio da Gioia Tauro a Trieste, verrebbero certamente informati gli stati costieri comunitari interessati alla sua navigazione.

Ciò consentirebbe all'Autorità dello Stato membro ove è situato l'approdo della nave in questione, di attivare d'iniziativa o su richiesta, il proprio sistema ispettivo i cui esiti saranno ovviamente resi disponibili a tutti i membri dell'Unione Europea.

I sistemi tecnologici che concorrono nell'attività globale di "monitoraggio" permettono lo scambio dei dati per via elettronica e la ricezione e trattamento dei messaggi da nave a stazione terrestre; la trasmissione delle informazioni 24 ore 24 e senza ritardo all'autorità competente di un altro Stato membro, che ne faccia richiesta, soprattutto per quanto attiene il trasporto delle merci pericolose o inquinanti.

Il comandante di una nave che naviga all'interno della regione di interesse nazionale per la ricerca ed il salvataggio in mare, conosciute propriamente come "Zone SAR nazionali" (in Italia le zone SAR di giurisdizione sono 14 corrispondenti alle 14 direzioni marittime in cui risultano essere suddivise le acque italiane), deve immediatamente rapportare all'Autorità Marittima (comandi periferici del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera -, noti sotto l'aspetto SAR come – MRSC (Maritime Rescue sub center) – Centro di soccorso marittimo secondario: direzioni Marittime; e UCG (Unit coast guard) – Unità costiere di guardia: Capitanerie di porto, Uffici Circondariali Marittimi, Uffici Locali Marittimi e Delegazioni di spiaggia):

- qualsiasi incidente che pregiudichi la sicurezza della nave, come collisioni, incagli, avarie, disfunzioni o guasti, allagamento o spostamento del carico, eventuali difetti riscontrati nello scafo o cedimenti della struttura (caso Erika del 1999);
- qualsiasi incidente che compromettesse la sicurezza della navigazione, come guasti o difetti idonei ad alterare le capacità di manovra o la navigabilità della nave; qualsiasi guasto o disfunzione che alteri i sistemi di propulsione o la macchina di governo; le installazioni per la produzione di elettricità, le apparecchiature di navigazione o di comunicazione;
- ***qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o del litorale, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti a mare;***
- qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva.

Nel decreto sono menzionati anche i luoghi di rifugio³ (art. 20) per i quali il Capo di Compartimento, nell'ambito della pianificazione operativa di pronto intervento locale antinquinamento (Piano di pronto intervento locale redatto ai sensi dell'art. 11 della Legge 979/82 "Disposizioni per la difesa del mare") è deputato ad individuare le procedure per accogliere le navi in pericolo nelle acque di giurisdizione tenuto conto dei "prioritari" vincoli ambientali e paesaggistici delle aree costiere ad alta valenza e vocazione turistica.

Ne consegue che nella definizione di tali procedure e nell'individuazione dei luoghi di rifugio debbano tenersi in seria considerazione anche le caratteristiche della nave.

Il Piano di pronto intervento locale è un documento di fondamentale importanza nella lotta all'inquinamento perché permette non solo di conoscere gli strumenti a disposizione per combattere uno sversamento, ma anche e soprattutto le procedure per utilizzare siffatti strumenti in ottemperanza alle disposizioni internazionali ed alle circostanze dell'evento da fronteggiare. Il ricovero di un'unità in avaria deve essere preventivamente autorizzato dall'Autorità Marittima, la medesima che redige il Piano ut supra e che come abbiamo detto è responsabile di tutte le azioni di coordinamento nel fronteggiare l'inquinamento.

Nelle successive disposizioni il decreto cristallizza l'importanza della cooperazione e cooperazione tra gli stati membri. Nell'art. 21, infatti, questo aspetto viene ulteriormente rafforzato in una cornice giuridica nella quale l'Autorità Marittima è tenuta ad adottare le più appropriate misure per fornire ogni pertinente informazione e consultazione e, laddove necessario, rendersi disponibile per ogni possibile forma di collaborazione.

Tutte le informazioni devono essere trattate in maniera tale da garantire la riservatezza delle medesime ed opportune direttive dovranno essere emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sistema sanzionatorio.

La violazione dell'omessa comunicazione da parte del comandante della nave, dell'agente o del raccomandatario, e dell'armatore di cui all'art. 4, comma 1 (comunicazione delle informazioni), è punita con una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50 a euro trecento.

Per la violazione di cui all'art. 6 (VDR), la sanzione prevista è di tipo pecuniario, da euro 1033 a euro 6197, maggiorata nei confronti dell'armatore dell'importo di 2,58% per ogni tonnellata di stazza lorda della nave (il decreto si applica alle navi aventi una stazza $> 0 = a 300$ tsl).

Dal punto di vista penale, il decreto prevede solo reati contravvenzionali, punibili con l'arresto e/o l'ammenda.

Il Comandante della nave o l'armatore che viola gli obblighi di cui all'art. 10, comma 1 (VDR), è punito con l'arresto da un mese ad un anno ovvero con l'ammenda da euro 516 a euro 1032.

Il comandante della nave, l'armatore o un suo rappresentante che non osserva gli obblighi rispettivamente previsti dall'art. 13, commi 1, 2 e 4 (comunicazione delle informazioni da navi provenienti da paesi extraeuropei e che trasportano sostanze pericolose e inquinanti), dall'art. 17, comma 1 (rapportazione degli incidenti in mare), e dall'art. 19 (collaborazione del comandante e dell'armatore) ovvero fornisca false informazioni relative alle merci trasportate a bordo o a elementi che, se non tempestivamente conosciuti possono creare situazioni di pericolo, è punito con la pena detentiva dell'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da euro 2582 a euro 15493.

Cristian Rovito

¹ Informazioni estrapolate dall'Agenda della Guardia Costiera – anno 2005 – realizzata dall'Ufficio Relazioni Esterne del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – Roma e stampata dalla Imago Media S.r.l. di Piedimonte Matese (CE).

² A norma degli artt. 30, uso del demanio marittimo, 62, movimento delle navi in porto e 81 del codice, altre attribuzioni di polizia (polizia e sicurezza del porto), il Capo di Circondario per i porti e le altre zone demaniali marittime e di mare territoriale della sua circoscrizione, in cui sia ritenuto necessario, regola con “propria ordinanza” pubblicata nell'albo dell'ufficio . . . omissis . . . in generale, tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza dei porti, nonché le varie attività che si esercitano nei porti e nelle altre zone comprese la circolazione.

³ Vds “I luoghi di rifugio nella tutela dell'ambiente marino” a cura di Cristian ROVITO su www.dirittoambiente.com.