

## **La rifusione delle norme europee in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo**

**A cura del Dott. Cristian Rovito**

*Sottufficiale del Corpo del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera*

Il 20 luglio u.s., dopo il periodo di *vacatio legis*, è entrata in vigore la nuova disciplina comunitaria in materia di **“introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo”** contenuta nel Regolamento UE 530/2012<sup>1</sup> che ha abrogato il precedente Regolamento UE 417/2002, di cui ci siamo già occupati sulle pagine della nostra testata<sup>2</sup>.

L'obiettivo del legislatore comunitario, che riprende quasi sempre le indicazioni di principio provenienti dai consessi internazionali di politica e sicurezza marittima, in sede IMO e non solo, così come quello del Parlamento nazionale, è rimasto ancorato alla limitazione delle conseguenze dei sinistri marittimi in cui sono coinvolte navi cisterna, alla promozione dell'uso di navi cisterna ad alto livello di protezione, conformi ai più alti standard di sicurezza resi disponibili dalla tecnologia e dall'industria navale.

Con la Legge n. 13 del 9 gennaio 2006 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti venne istituito il Fondo di 36 milioni di euro per il triennio 2005 - 2007 per favorire la demolizione del naviglio obsoleto attraverso l'accelerazione delle dismissioni di navi cisterna a singolo scafo non più rispondenti ai nuovi standard di sicurezza marittima e di prevenzione/protezione dell'ambiente marino.

La norma nacque prendendo a riferimento le navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, la cui portata lorda (quantità trasportabile) superasse le 600 tonnellate e la cui entrata in servizio risalisse ad oltre quindici anni alla data del 31 dicembre 2004.

Per comprendere questa disposizione è utile esemplificare il concetto.

Petroliera M/C ISTERICA LIBECCIO a singolo scafo iscritta nelle matricole del Compartimento marittimo di Brindisi con portata lorda di 15000 tonnellate.

---

<sup>1</sup> GURE L. 172/3 del 30.6.2012 - fonte: <http://europa.eu/old-address.htm>

<sup>2</sup> La concessione di aiuti economici alle imprese armatrici per favorire l'uso di navi a doppio scafo (double hull) e l'ammodernamento della flotta a cura di Cristian Rovito su [www.dirittoambiente.net](http://www.dirittoambiente.net)



DATA IN ESERCIZIO: 12.12.1985

DATA DI RIFERIMENTO: 31.12.2004

ANNI DELLA NAVE dal 1975 alla data del 31.12.2004: circa 20 anni

La nave nell'esempio era destinabile alla demolizione da parte dell'armatore che rispetti i requisiti di cui all'art. 143 del codice della navigazione<sup>3</sup>.

Il contributo previsto dall'art. 3, comma 9 della Legge 9 gennaio 2006, n. 13 ammontava rispettivamente a:

- a) 130,00 euro per tonnellata di portata lorda per le navi di portata lorda superiore a 10000 tonnellate, entro il limite massime di 30000 tonnellate per singola unità;
- b) 260,00 euro per ogni tonnellata di portata lorda per le navi cisterna comprese tra 6000 e 10000 tonnellate di portata lorda.

Nell'esempio sopra riportato, l'armatore ha ricevuto un contributo per la demolizione della M/C ISTERICA LIBECCIO di:

**euro 160,00 \* 15000 (portata lorda entro le 30000 tonnellate) = 1.950.000,00 euro.**

In seguito ai gravi fatti di inquinamento delle acque comunitarie verificatisi a causa dell'affondamento della M/C ERIKA<sup>4</sup> e della M/C PRESTIGE<sup>5</sup>, con l'art. 2 della legge 13/2006

<sup>3</sup> **Art. 143 – Nazionalità dei proprietari di navi italiane:**

Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nelle matricole o nei registri indicati dagli [articoli 146](#):  
a) le navi che appartengono, per una quota superiore a dodici carati, a persone fisiche, giuridiche o enti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea;

b) le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero non comunitario, appartenenti a persone fisiche, giuridiche o enti stranieri non comunitari quali assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione sul territorio nazionale con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri Paesi dell'Unione europea, domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità amministrative e dei terzi, con dichiarazione da rendersi presso l'ufficio di iscrizione della nave, secondo le norme previste per la dichiarazione di armatore.

**Art. 146 – Iscrizione delle navi e dei galleggianti:**

Le navi maggiori sono iscritte nelle matricole tenute dagli uffici di compartimento marittimo, sedi di direzione marittima. Le matricole tenute dai compartimenti marittimi che non siano sede di direzione marittima e dagli altri uffici sono accentrate presso le direzioni marittime sovraordinate, ad eccezione dei compartimenti marittimi di Mazara del Vallo e Salerno, per i quali le matricole dei pescherecci sono tenute presso i medesimi compartimenti marittimi. Le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario o dagli altri uffici indicati dal regolamento. Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna i registri sono tenuti dagli ispettorati di porto e dagli altri uffici indicati da leggi e regolamenti.

<sup>4</sup> Naufragio della M/C ERKA battente bandiera maltese avvenuto il 12.11.1999 al largo delle coste bretoni, definito dagli esperti come uno dei più grandi disastri ecologici della storia marittima. A circa 130 NM dalla costa. A largo di Finistere, la "carretta del mare" si spaccò in due tronconi con a bordo 30900 tonnellate di greggio. Il giorno dopo quest'ultimi affondarono, rilasciando circa 2000 tonnellate di petrolio (in realtà si trattava di olio combustibile pesante di pessima qualità!), causa della devastazione di 4000 chilometri di coste francesi e dell'uccisione di circa 15000 uccelli. Da questo naufragio sono discesi i pacchetti Erika I, II e III con l'obiettivo di rafforzare la legislazione in materia di controlli da parte dello Stato di approdo. Hanno introdotto molte nuove misure, come quelle riguardanti il tema del ritiro o del risarcimento dei danni da inquinamento e soprattutto hanno contribuito all'istituzione dell'Agenzia Europea per la sicurezza marittima (EMSA



vennero stabiliti dei divieti ben precisi da applicarsi all'iscrizione nei registri italiani delle navi cisterna a singolo scafo, aventi portata lorda superiore a 600 tonnellate, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici. Venne altresì vietato anche l'accesso ai porti, ai terminali off – shore e alle zone di ancoraggio nazionali delle navi cisterna a scafo singolo, di qualsiasi nazionalità, che trasportassero prodotti petroliferi, rientranti nelle condizioni di cui al Regolamento CE 417/02 (*single hull*).

Nella Strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi (*Risoluzione del Parlamento europeo del 26 marzo 2009 su una strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi*) il Parlamento europeo, giudicò favorevolmente la strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi, sottolineando che la Commissione “*deve andare rapidamente oltre gli studi di fattibilità e intraprendere pienamente un'azione che garantisca l'effettiva applicazione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti*” (il contesto politico riguardava il problema della demolizione delle navi in Asia meridionale). Con lo stesso atto chiese, tra l'altro, sia un maggior rigore nei controlli e nel monitoraggio da parte delle autorità portuali nazionali, sia soprattutto **l'introduzione di un meccanismo di finanziamento basato su contributi obbligatori da parte dell'industria navale e in linea con il principio della responsabilità del produttore.**

Con il nuovo regolamento comunitario, pubblicato sulla GUUE del 30.6.2012, n. 172/3, il legislatore europeo ha rifiuto le norme adottate in *subiecta materia* per riorganizzare ed armonizzare le modificazioni introdotte negli anni dopo l'adozione del *supra* citato Regolamento UE 417/2002, assicurando in tal modo una maggior chiarezza delle disposizioni.

Innanzitutto destinatari sono le “petroliere” di portata lorda pari o superiore a 5000 tonnellate che battono bandiera di uno Stato membro e che, indipendentemente dalla loro bandiera, accedono a un porto od a un terminale off – shore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, salpano da essi o gettano l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Il Regolamento CE 530/2012 si applica anche alle petroliere aventi portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate a **condizione che non si tratti di unità a singolo scafo** adibite al trasporto di prodotti petroliferi pesanti, **nel qual caso non potrebbe mai autorizzarsi l'iscrizione nei registri di uno Stato bandiera**; né garantire, indipendentemente dalla

---

– European maritime safety agency) con sede a Lisbona, incaricata di assistere la Commissione europea e gli Stati membri nell'attuazione della normativa comunitaria.

<sup>5</sup> La M/C PRESTIGE era una petroliera monoscafo battente bandiera delle Bahamas con un carico di 77.000 tonnellate di petrolio, che affondò il 19 novembre 2002 di fronte alle coste spagnole provocando un'immensa marea nera che colpì una vasta zona compresa dal nord del Portogallo fino alle Landes, avendo un impatto importante sulla costa galiziana.



bandiera, l'accesso o l'uscita dai porti o dai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro o a gettare l'ancora in un zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Esistono ovviamente delle ragionevoli situazioni in cui è possibile per l'Autorità dello Stato membro (Autorità marittima – Capitanerie di porto Guardia Costiera), autorizzare una specifica nave ad accedere ai porti o ai terminali, di salpare da essi o di gettare l'ancora a condizione che si tratti di una petroliera in difficoltà in cerca di un luogo di rifugio<sup>6</sup> oppure vuota in procinto di raggiungere un porto per essere riparata<sup>7</sup>.

Un aspetto importante che riteniamo utile evidenziare interessa l'individuazione delle categorie di petroliere definite nell'art. 3 del regolamento:

- **CATEGORIA 1:** si tratta delle oil tanker, con portata lorda pari o superiore alle 20000 tonnellate se adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori diesel o olio lubrificante o pari o superiore a 30000 tonnellate se adibite al trasporto di idrocarburi diversi da quelli precedentemente definiti, **che non soddisfino** alcune regole della Marpol 73/78 (dalla 18.1 alla 18.9, dalla 18.12 alla 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1. 25.2 e 35.3 – allegato I della convenzione);

- **CATEGORIA 2:** si tratta delle oil tanker, con portata lorda pari o superiore alle 20000 tonnellate se adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori diesel o olio lubrificante o pari o superiore a 30000 tonnellate se adibite al trasporto di idrocarburi diversi da quelli precedentemente definiti, **che soddisfino** alcune regole della Marpol 73/78 (dalla 18.1 alla 18.9, dalla 18.12 alla 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1. 25.2 e 35.3 – allegato I della convenzione); nel unità che rientrano in questa categoria sono provviste di cisterne a zavorra segregata sistemate ai fini di protezione (SBT/PL . segregate ballast tankS/protection line);

---

<sup>6</sup> Vds. in merito "I luoghi di rifugio nella tutela dell'ambiente marino" a cura di Cristian ROVITO su [www.dirittoambiente.net](http://www.dirittoambiente.net);

<sup>7</sup> Emerge chiaramente da tale deroga quanto sia stato utile trarre insegnamento dall'esperienza, purtroppo negativa, dell'Autorità marittima spagnola in merito alla vicenda della M/C PRESTIGE del 2002. Le investigazioni effettuate successivamente al sinistro hanno dimostrato la mancanza di misure di sicurezza sulla costa [atlantica](#). Il **Governo ordinò alla petroliera di allontanarsi dalla costa, con l'intenzione che affondasse in alto mare**. Il [13 novembre](#) 2002 uno dei due serbatoi della nave esplose durante una tempesta in Galizia liberando 63.000 tonnellate di petrolio. Il capitano greco della *Prestige*, Apostolos Mangouras, fu arrestato e accusato di non cooperare con le squadre di soccorso durante il naufragio e di danneggiare l'ambiente, ma controbatté dicendo che l'affondamento della nave era una conseguenza delle errate decisioni delle autorità spagnole. Il [19 novembre](#) la nave si divise in due alle 8 della mattina, affondando a una profondità di 3850 m. La petroliera, che era a 250 km dalla costa spagnola provocò le prime macchie nere sulla costa. Il presidente della [Junta de Galicia](#), [Manuel Fraga](#) assicurò che l'affondamento non avrebbe avuto effetti sull'ambiente. Il [10 dicembre](#) il presidente del **governo**, [José María Aznar](#) ammise che l'esecutivo aveva commesso degli errori. La parte della costa che risultò contaminata non solo ha una grande importanza ecologica (come nel caso delle Rías Bajas), ma anche un notevole peso per l'[industria peschiera](#) locale. Il [2 gennaio 2003](#), le macchie del combustibile si trovavano a 50 [kilometri](#) dalla costa. Il primo ministro francese promise 50 milioni di euro per la pulizia. **Dal disastro, le petroliere simili alla Prestige sono state vietate sulla costa francese e spagnola** – fonte: [www.sinistramarittimi.org](http://www.sinistramarittimi.org).

- **CATEGORIA 3:** si tratta delle oil tanker di portata lorda pari o superiore alle 5000 tonnellate, ma inferiore alla portata lorda rispettivamente di 20000 e 30000 tonnellate.

L'art. 7 del Regolamento individua il termine ultimo nel "dopo la data anniversaria del giorno di consegna nel 2015" (*ergo*: dopo il 2015) per le petroliere di categoria 2 e 3 battenti bandiera di uno stato membro, entro cui è possibile ancora continuare a navigare; dopo tale termine è vietato accedere ai porti o ai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro alle altre petroliere, sempre di categoria 2 e 3, indipendentemente dal fatto che continuino ad operare battendo bandiera di un paese terzo ai sensi della regola 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78.

Meritevoli di rilievo sono per altro verso le disposizioni di cui agli artt. 4, 5 e 6.

**1. Nessuna petroliera** è autorizzata ad operare battendo la bandiera di uno Stato membro o ad accedere, indipendentemente dalla sua bandiera, ai porti o ai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro **a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.**

**2. In deroga al paragrafo 1, le petroliere della categoria 2 o 3 che dispongano unicamente di un doppio fondo o di un rivestimento doppio non utilizzato per il trasporto di petrolio e percorrente l'intera lunghezza della cisterna di carico, o che dispongano di spazi a doppio scafo non utilizzati per il trasporto di petrolio e percorrenti l'intera lunghezza della cisterna di carico, ma che non soddisfino le condizioni per l'esenzione dalle disposizioni della regola 20.1.3 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, possono continuare ad operare, fino alla data anniversario del varo della nave nel 2015 o fino alla data in cui la nave raggiunge l'età di venticinque anni dalla consegna, a seconda di quale data sia anteriore.**

**3. Nessuna petroliera che trasporti prodotti petroliferi pesanti è autorizzata a battere la bandiera di uno Stato membro a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.**

*Nessuna petroliera che trasporti prodotti petroliferi pesanti è autorizzata, indipendentemente dalla sua bandiera, ad accedere a o uscire da porti o terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro o a gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro, a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.*

Per quanto concerne gli artt. 5 e 6, le disposizioni in esame si occupano della conformità al regime di valutazione delle condizioni delle navi. E' abbastanza intuibile come l'essenzialità dei controlli e delle verifiche atte all' esame dei requisiti tecnici di cui al citato annesso I della Marpol 73/78 da parte degli organi preposti (Organismi di certificazione e Autorità marittime) seguano le procedure tecniche all'uopo dettate dalle stesse disposizioni internazionali e comunitarie in materia di sicurezza marittima e di tutela e protezione dell'ambiente marino. In effetti, è lo stesso regolamento comunitario a fare riferimento al **"regime di valutazione delle condizioni delle navi"** adottato dalla risoluzione MEPC<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> MEPC – Maritime environment pollution commission – Commissione sull'inquinamento marino – [www.imo.org](http://www.imo.org).



94(46) del 27 aprile 2001, come modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002 e dalla risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003.

Per tali ragioni si presenta particolarmente importante per gli addetti ai lavori il citato annesso I della Convenzione Marpol 73/78 come emendata, dedicato all'inquinamento da idrocarburi. Al suo interno sono contenute una serie di norme a carattere prettamente tecnico. A tal proposito corre l'obbligo di puntualizzare che tutta la normativa internazionale contenuta nelle convenzioni in materia di sicurezza marittima e protezione dell'ecosistema marino **è tipicamente a carattere tecnico**. Accade infatti di rado di trovarsi di fronte a norme di principio (a titolo esemplificativo, si potrebbe pensare alla connessione esistente tra le disposizioni del T.U.A. e quelle di cui ai D.M. attuativi di specifiche procedure e dettanti particolari criteri e requisiti).

Per ultimo, è bene significare che prima dell'entrata in servizio, ogni nave viene sottoposta ad una **visita iniziale** il cui scopo è accertare la sua rispondenza a tutti i requisiti tecnici di cui alle norme. Successivamente vi saranno delle **visite periodiche** ad intervalli di tempo non superiori a 5 anni (periodo di validità del certificato). Tra queste è da registrarsi la **visita intermedia** che viene effettuata nel corso di validità del certificato.

**L'International oil pollution prevention certificate -IOPPC** - (certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento) - viene rilasciato per un periodo ben specifico, comunque non superiore al quinquennio.

Anche il Regolamento UE 530/2012 sancisce poi l'obbligo in capo gli Stati membri che adottino dei provvedimenti interdittivi di provvedere a comunicarli all'International Maritime Organization di Londra (art. 7). Ciò in un ottica di ampia cooperazione sovranazionale tra Autorità statali ed organismi internazionali (IMO, EMSA, AEA, etc.).

n.

C'è da aspettarsi sicuramente un aggiornamento della Legge 13/2006 da parte del legislatore nazionale che si troverà ad operare inevitabilmente all'interno di un perimetro nel quale i confini sono tracciati dall'esigenza di favorire un ammodernamento della flotta nazionale, con conseguenze sicuramente positive in termini occupazionali, di rilancio della cantieristica navale e di crescita economica, e dall'inevitabile vincolo dei principi della spending review di cui al D.L. 6 luglio 2012, n. 95 (G.U. s.g. n. 189 del 14.8.2012 - s.o. n. 173).

Cristian Rovito

Pubblicato il 30 agosto 2012