

N. 184

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori CARCARINO e SALVATO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 MAGGIO 1996

Definizione delle aree marittime a rischio e nuove norme per
la prevenzione dell'inquinamento marino da oli minerali

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	4

ONOREVOLI SENATORI. - La cronaca riporta frequentemente notizie relative ad incidenti e affondamenti di petroliere e al conseguente sversamento in mare del carico, con effetti devastanti nell'ambiente.

Pur considerando la complessità del problema connesso alla sicurezza della navigazione (stato di efficienza delle navi, professionalità degli equipaggi, gestione delle navi stesse, effettuazione e soggetti preposti ai controlli, eccetera), i firmatari del presente disegno di legge si propongono di definire le «aree marittime a rischio», entro le quali sia fatto divieto alle petroliere di transitare,

e l'adozione di una normativa internazionale avanzata nella costruzione delle navi e nell'adeguamento di quelle esistenti.

Non sfugge tuttavia ai firmatari l'urgenza di estendere la previsione di norme di legge precise di prevenzione dell'inquinamento, aggiornate alla moderna tecnologia, al trasporto di carichi comunque altamente inquinanti indipendentemente dal mezzo di trasporto usato, nonchè di giungere al più presto alla definizione di un testo unico della legislazione in materia di prevenzione dell'inquinamento.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Allo scopo di ridurre la possibilità che oli minerali costituenti il carico di una nave petroliera vengano sversati in mare, il comandante del porto della zona interessata dispone che le operazioni di carico e scarico avvengano il più rapidamente possibile.

Art. 2.

1. Le zone di mare che assumono un particolare valore ambientale, come precisato nell'articolo 3, anche se già incluse nel piano generale di difesa del mare e delle coste di cui all'articolo 1 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, o comunque tutelate in base ad altre norme specifiche, sono dichiarate «aree marittime a rischio» con apposito decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, previa intesa con la regione interessata.

Art. 3.

1. Le aree marittime a rischio di cui all'articolo 2 sono le seguenti:

- a) zone di particolare valore ambientale e naturalistico;
- b) zone con presenza di siti caratterizzati da rilevante valore storico o architettonico;
- c) tratti di costa ove sono presenti importanti insediamenti abitativi;
- d) zone di mare ove sono presenti pericoli rilevanti per la navigazione.

2. Sono incluse nelle zone di cui alla lettera a) del comma 1 le riserve marine e i tratti di costa che costituiscono confini di parchi o aree terrestri comunque protette.

Ne fanno altresì parte quelle aree che presentano caratteristiche di grande fragilità ecosistemica, nonché i tratti di costa a scogliera naturale, le foci dei fiumi, le bocche a mare delle lagune salmastre, le secche e il litorale di piccole isole.

3. Sono incluse nelle zone di cui alla lettera *b)* del comma 1 i tratti di costa ove sono presenti, entro una distanza di 1.000 metri dalla linea di medio mare individuata tra i valori massimi di alta e di bassa marea annuali, strutture o luoghi naturali architettonicamente, storicamente o paesaggisticamente importanti.

4. Sono incluse nelle zone di cui alla lettera *c)* del comma 1 quei tratti di costa ove sono presenti, entro la stessa distanza di cui al comma 3, rilevanti insediamenti residenziali gravitanti sul mare con non meno di 10.000 abitanti residenti.

5. Sono incluse nelle zone di cui alla lettera *d)* del comma 1 quelle aree di mare ove, su determinazione del compartimento marittimo competente, la probabilità di incidente è alta per la presenza di scogli o relitti parzialmente o totalmente immersi, bassi fondali, o zone caratterizzate da condizioni meteomarine prevalenti particolarmente pericolose per il naviglio.

6. Rientrano comunque nelle aree marittime a rischio quelle che per le loro caratteristiche, in caso di incidente a una nave petroliera, possono divenire, su determinazione del compartimento marittimo competente, punti di irraggiamento non controllabile della massa oleosa fuoriuscita.

7. Non rientrano nelle aree marittime a rischio i porti o i loro ambiti espressamente destinati in tutto o in parte all'attracco funzionale delle navi petroliere.

Art. 4.

1. La delimitazione delle aree di cui all'articolo 2 è compatibile con la perimetrazione delle grandi zone soggette alla sorveglianza di cui all'articolo 3 della legge 31 dicembre 1982, n. 979. Il Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro sei mesi

dalla data di entrata in vigore della presente legge, emana il decreto di cui all'articolo 2 contestualmente alle disposizioni attuative per le singole autorità marittime e, periodicamente, aggiorna l'elenco delle aree marittime a rischio e la loro delimitazione.

2. Per i compiti di cui al comma 1, il Ministro dell'ambiente si può avvalere delle proposte che derivano da enti locali, associazioni, enti di ricerca e singoli cittadini competenti in materia oltre alla consulta per la difesa del mare dagli inquinamenti istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 ottobre 1979, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 306 del 9 novembre 1979.

Art. 5.

1. A far data dal 1° gennaio 1997 è fatto divieto alle navi petroliere di portata lorda superiore a 5.000 tonnellate di transitare nelle aree marittime a rischio.

Art. 6.

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'ambiente, deve definire, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, le rotte di massima obbligatorie per le navi petroliere aventi una stazza lorda superiore a 20.000 tonnellate.

Art. 7.

1. Con l'entrata in vigore della presente legge si applicano gli emendamenti all'allegato I alla Convenzione internazionale di Londra del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (MARPOL), già modificato dal protocollo di Londra del 17 febbraio 1978, ratificati rispettivamente ai sensi delle leggi 29 settembre 1980, n. 662, e 4 giugno 1982, n. 438, introdotti con le nuove Regole 13 F e 13 G, rispettivamente concernenti le petroliere il cui contratto di costruzione è stato stipula-

to dopo il 6 settembre 1994 e le petroliere esistenti alla data del 6 settembre 1994, come riportate nella risoluzione MEPC 52(32), adottata dall'*International maritime organization* (IMO) il 6 marzo 1992.

Art. 8.

1. A far data dal 31 dicembre 1996, non è consentito l'attracco per il carico di oli minerali di navi petroliere, eccettuate le navi petroliere provviste di impianto di zavorra segregata conforme ai requisiti della Regola 13 della citata Convenzione MARPOL, e successive modificazioni, nei terminali o nei porti che non dispongono di adeguati impianti di ricezione e trattamento delle morchie e delle acque di zavorra o di lavaggio.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione promuove e regola, con decreto da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la costituzione di un consorzio obbligatorio per la realizzazione degli impianti per il trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e di lavaggio, al quale partecipano i produttori e i distributori degli oli minerali e le imprese marittime che operano nel settore del trasporto degli idrocarburi nei porti italiani. Il consorzio usufruisce dei contributi versati dalle navi petroliere che attraccano nei porti e calcolati in percentuale al valore commerciale del carico secondo i criteri stabiliti dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 9.

1. Entro il termine del 31 dicembre 1996, ogni petroliera di stazza lorda maggiore di 500 tonnellate ed adibita al trasporto di oli minerali aventi punto di infiammabilità (a vaso chiuso) inferiore a 60° C, che opera nelle acque navigabili soggette alla giurisdizione italiana e definite «aree marittime a rischio» dal Ministro dell'ambiente, deve effettuare le operazioni di cari-

cazione, trasporto e scarica in atmosfera di gas inerte.

2. Le operazioni di carico e scarico di oli minerali nelle acque territoriali italiane delle navi petroliere aventi stazza lorda maggiore di 500 tonnellate ed età superiore ai cinque anni sono subordinate all'esito positivo di una ispezione, da parte delle competenti autorità marittime, volta ad accertare, tra l'altro, e a rilasciare la relativa certificazione, il rispetto di quanto previsto al paragrafo 3, punti (b) e (c), della Regola 13 G della citata Convenzione MARPOL, e successive modificazioni.

3. In ogni caso, per le navi petroliere dotate di un impianto di gas inerte per le cisterne del carico ai sensi della vigente normativa internazionale deve essere accertato che:

a) la pressione del gas inerte misurata nel collettore principale a valle della soffiante sia superiore a 100 millimetri di colonna d'acqua;

b) il contenuto di ossigeno nelle cisterne del carico sia inferiore all'8 per cento.

4. Le autorità marittime possono disporre un'ispezione, nonostante l'esistenza di una certificazione ai sensi del comma 2, qualora sussistano fondati motivi di ritenere che la nave non sia in regola con le prescrizioni di cui alla presente legge e comunque sia pericolosa per la navigazione.

Art. 10.

1. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a realizzare un sistema radar per il controllo del traffico marittimo, l'assistenza alle rotte, la regolazione dello stazionamento in rada e l'accesso e la navigazione nei porti, che, in relazione al livello di rischio ambientale della zona, della pericolosità della navigazione e del volume e della tipologia del traffico marittimo, consenta, sul modello degli analoghi sistemi già esistenti per il controllo del traffico aereo, di controllare l'identità della nave, la sua posizione rispetto alla co-

sta e alle zone di mare pericoloso per la navigazione, la congruenza della rotta seguita rispetto a quella assegnata o obbligata in rapporto alla tipologia dei bracci di mare, la velocità di crociera e di avvicinamento al porto, di conoscere con esattezza e in ogni momento i movimenti delle navi, di assistere le navi che necessitano di particolare attenzione, di attivare con sollecitudine i mezzi di soccorso e di prevenzione degli incidenti in mare e quanto altro stabilito con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero dell'ambiente, in applicazione di quanto disposto dalla legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, e dalla presente legge, organizza la dislocazione e la dotazione di mezzi e personale per l'intervento di soccorso e di prevenzione dell'inquinamento lungo le coste nazionali avendo riguardo particolare alla localizzazione delle aree marittime a rischio di cui alla presente legge.

Art. 11.

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e della navigazione emana un decreto per le navi adibite al trasporto di oli minerali per determinare:

a) i requisiti per il dimensionamento delle strutture dello scafo;

b) i requisiti minimi per la strumentazione di allarme per l'eccesso di livello del carico, per i sistemi di monitoraggio della pressione e della concentrazione del contenuto di ossigeno nelle cisterne del carico;

c) le condizioni e le zone in cui le navi possono operare con il pilota automatico inserito;

d) la durata massima dei turni di lavoro continuativo del personale imbarcato;

e) il numero e le qualificazioni minime richieste del personale imbarcato.

Art. 12.

1. Il rispetto di quanto previsto dall'*European Memorandum of Understanding on Port State Control*, fatto a Parigi nel 1982, in relazione alle attività di controllo di cui agli articoli da 1 a 11 e gli oneri economici relativi sono immediatamente a carico dell'autorità marittima presso il cui porto la nave è dislocata al momento del controllo stesso.

2. L'individuazione di irregolarità o carenze rispetto alla normativa di cui al comma 1 determina automaticamente l'attribuzione dei relativi oneri all'armatore della nave interessata.

Art. 13.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e della navigazione avvia uno studio volto a stabilire se le leggi e i regolamenti esistenti siano atti a garantire la sicurezza della navigazione delle navi che trasportano oli minerali.

2. Nell'effettuare lo studio di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione:

a) accerta l'adeguatezza degli equipaggi delle petroliere;

b) valuta la validità delle qualifiche e dell'addestramento dei membri dell'equipaggio delle petroliere;

c) valuta la capacità dei membri degli equipaggi delle petroliere di effettuare interventi di emergenza per prevenire o eliminare una fuoriuscita di petrolio;

d) valuta la rispondenza delle apparecchiature e dei sistemi per la navigazione installati sulle petroliere;

e) valuta e sperimenta i mezzi elettronici per l'indicazione della posizione e per la loro individuazione da installare a bordo delle petroliere; giudica le prestazioni minime delle apparecchiature e stabilisce il fabbisogno di tali apparecchiature a bordo delle petroliere;

f) valuta l'adeguatezza delle procedure di navigazione in diverse condizioni operative;

g) valuta in quali zone delle acque territoriali debba essere vietata o limitata la navigazione delle petroliere;

h) valuta se le disposizioni in materia di ispezioni e le strutture preposte siano adeguate;

i) calcola le dimensioni, la capacità e la nazionalità delle petroliere che mediamente operano nelle acque territoriali;

l) valuta il grado di corrispondenza delle norme italiane in materia di sicurezza della navigazione marittima alle norme convenzionali sottoscritte dall'Italia e la tempestività del recepimento di tali norme convenzionali nell'ordinamento italiano.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione trasmette al Parlamento, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, una relazione sui risultati dello studio di cui ai commi 1 e 2 e sulle proposte da avanzare nelle sedi internazionali per ridurre il rischio d'inquinamento da oli minerali.

Art. 14.

1. La concentrazione massima ammessa nell'effluente degli impianti di trattamento delle acque oleose di sentina delle navi battenti bandiera italiana al di fuori delle acque territoriali è quindici parti per milione.

2. Al fine di tutelare maggiormente la fascia costiera è fatto divieto a tutte le navi di scaricare le acque oleose di sentina all'interno delle acque territoriali nazionali.

Art. 15.

1. Dopo l'articolo 20 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«Art. 20-bis. - 1. L'impresa esercente l'attività di trasporto marittimo di idrocarburi alla quale appartiene il comandante di una

nave battente bandiera italiana che violi le disposizioni dell'articolo 16 o la normativa internazionale di cui all'articolo 17 o il comandante di una nave battente bandiera straniera che violi le disposizioni di cui all'articolo 16, a prescindere dall'ipotesi di concorso di cui all'articolo 20, è obbligata, a titolo di responsabilità oggettiva, al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a cinque volte il valore commerciale del carico trasportato. Il provento delle sanzioni è attribuito al consorzio obbligatorio per la realizzazione degli impianti per il trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e di lavaggio istituito su iniziativa del Ministro dei trasporti e della navigazione».

2. Il secondo comma dell'articolo 16 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, è abrogato, limitatamente agli oli minerali.

Art. 16.

1. Salvo quanto disposto dall'articolo VII della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, con allegato, adottata a Bruxelles il 29 novembre 1969 e resa esecutiva con legge 6 aprile 1977, n. 185, l'esercizio dell'attività di trasporto di idrocarburi nelle acque territoriali italiane da parte di petroliere aventi portata lorda di carico inferiore alle 2.000 tonnellate è consentito soltanto alle imprese che dimostrino la disponibilità finanziaria, diretta o derivante da rapporti di garanzia da parte di terzi o da contratti di assicurazione, sufficiente a garantire la solvibilità dell'obbligo di risarcire i danni cagionati ai terzi e all'ambiente per effetto di sversamento di idrocarburi nonchè delle obbligazioni derivanti dall'applicazione delle ammende di cui all'articolo 20 e della sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 20-*bis* della legge 31 dicembre 1982, n. 979, introdotto dall'articolo 15 della presente legge. A tal fine le imprese forniscono idonea documentazione alle competenti autorità marittime, che può essere sostituita da autocerti-

ficazione attestante il possesso dei requisiti finanziari richiesti fornita dai legali rappresentanti dell'impresa.

2. La disponibilità finanziaria di cui al comma 1 è valutata, in via presuntiva, per il 1996, nella somma di lire 40 miliardi, ed è aggiornata annualmente con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'ambiente, da emanarsi entro il 30 gennaio di ciascun anno.

3. In caso di insolvenza finanziaria i legali rappresentanti delle imprese che hanno fornito le autocertificazioni sono penalmente perseguibili ai sensi della normativa vigente. All'impresa, salvi gli obblighi di risarcimento dei danni e di pagamento delle sanzioni di cui alla legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, si applicano la sanzione amministrativa dell'interdizione dell'esercizio dell'attività nelle acque territoriali italiane per un periodo tra i tre e i dieci anni e una sanzione amministrativa pecuniaria pari alla metà dell'entità della capacità finanziaria presuntiva di cui al comma 2.

Art. 17.

1. La presente legge entra in vigore il giorno dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

