SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 853)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile
(SIGNORELLO)

di concerto col Ministro degli Affari Esteri
(RUFFINI)

col Ministro dell'Interno
(ROGNONI)

col Ministro di Grazia e Giustizia
(MORLINO)

col Ministro della Difesa
(SARTI)

col Ministro del Tesoro
(PANDOLFI)

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica
(ANDREATTA)

col Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato
(BISAGLIA)

col Ministro dei Lavori Pubblici
(NICOLAZZI)

col Ministro della Sanità
(ALTISSIMO)

e col Ministro per i Beni Culturali e Ambientali
(ARIOSTO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 MARZO 1980

Disposizioni per la difesa del mare

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1600) — 2-3-4

ONOREVOLI SENATORI. - 1. — Nell'emergere, con sempre maggiore drammaticità e complessità, dei problemi relativi alla degradazione dell'ambiente naturale e alla difesa dall'inquinamento, come alterazione nociva degli elementi necessari alla vita, un posto centrale occupa nel nostro Paese l'inquinamento marino.

Per molto tempo lo scarico diretto dei rifiuti in mare è stato considerato un sistema « naturale » di smaltimento, economico e privo di conseguenze, fondato sulla capacità di autodepuramento degli oceani e per nulla orientato a prevenire le conseguenze future, secondo il principio assai diffuso che per eliminare il problema dei rifiuti sia sufficiente nasconderli.

Definire e attuare una politica efficace di difesa e protezione dell'ambiente marino comporta notevoli difficoltà, di natura giuridica, legislativa, tecnica, economica e finanziaria. Ma soprattutto richiede che si riesca ad affrontare e a risolvere la frammentarietà della competenza, delle norme, delle responsabilità amministrative e burocratiche, per elaborare un approccio complessivo al problema, capace di inserirne i singoli aspetti in un quadro generale, dotato di coerenza e di certezza, a cui possano far riferimento i governanti e i governati.

Le difficoltà di affrontare il problema nella sua globalità, e definire un quadro certo entro il quale gli organi competenti possano muoversi con la necessaria flessibilità, si complicano ulteriormente là dove si consideri che il problema dell'inquinamento marino supera, per carattere e dimensioni, i confini dei singoli Stati e richiede quindi iniziative e azioni di carattere internazionale e sovrannazionale. Di conseguenza la disciplina interna deve risultare coerente con gli ordinamenti internazionali e trovare in essi un suo completamento; e, contemporaneamente, gli interessi della comunità internazionale devono venire considerati e tutelati dagli stessi ordinamenti interni.

2. — Le ragioni principali dell'inquinamento marino — che riguarda tutte le acque marittime e, quindi, le zone costiere, i porti e il mare aperto — vengono generalmente individuate: *a*) negli scarichi degli insediamenti civili e degli stabilimenti industriali dell'entroterra; *b*) nelle immissioni volontarie dalle navi dei residui di idrocarburi, dei liquami e dei rifiuti di bordo; *c*) nella fuoriuscita accidentale dalle navi di idrocarburi e di altre sostanze nocive a seguito di avarie o sinistri marittimi. Sono, inoltre, da ricordare come causa di inquinamento marino le dispersioni dalle installazioni in mare per la ricerca e lo sfruttamento delle aree petrolifere, le infiltrazioni naturali di petrolio dai fondali marini, le precipitazioni atmosferiche di idrocarburi o di altre sostanze tossiche liberate o provenienti dalle industrie dell'entroterra.

Ai fini della successiva illustrazione degli obiettivi e delle varie disposizioni dell'allegato disegno di legge, recante norme per la difesa del mare, sembra utile ricapitolare, sia pure sinteticamente, lo stato attuale della normativa nazionale ed internazionale volta a prevenire l'inquinamento del mare in relazione proprio a quelle che sono individuate come fondamentali cause di inquinamento.

Gli scarichi dall'entroterra (cosiddetto inquinamento di origine terrestre) — che si realizzano sia sotto forma di versamento diretto nelle acque del mare sia attraverso l'affondamento al largo (cosiddetto *dumping*) di rifiuti prodotti sulla terra ferma — trovano nel nostro ordinamento già compiuta disciplina nella legge 10 maggio 1976, numero 319, e successive modificazioni, anche se fino ad oggi i suoi effetti, attraverso i meccanismi di autorizzazione e la pianificazione degli interventi di risanamento delle acque, hanno trovato le note, gravi difficoltà di realizzazione.

Collegata alla disciplina dettata dalla legge n. 319 del 1976 per quanto riguarda l'inquinamento causato dall'affondamento di rifiuti (*dumping*) è la Convenzione di Londra 1972, entrata internazionalmente in vigore, ma non ancora ratificata dall'Italia; nonchè, con riferimento specifico al Mediterraneo, uno dei Protocolli annessi alla Convenzione per la protezione del Mediterraneo

contro l'inquinamento — Barcellona 1976 — ratificato e già in vigore.

Le immissioni volontarie dalle navi dei residui di idrocarburi, dei liquami e dei rifiuti di bordo — derivanti dall'esercizio della navigazione, e perciò distinte dagli scarichi di rifiuti da *dumping* — non hanno nel nostro ordinamento una specifica disciplina, ma ricadono, attualmente, nel generico divieto imposto dalla legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della persca marittima, per l'immissione nelle acque marine di qualsiasi sostanza inquinante, atta a danneggiare la fauna ittica (art. 15, lettera *e*).

Sul piano internazionale le immissioni volontarie dalle navi sono disciplinate compiutamente dalla Convenzione di Londra del 1973 che, per quanto riguarda il Mediterraneo (« area speciale ») ne fa assoluto divieto, obbligando le navi, per contro, a conservare a bordo i rifiuti che dovranno, quindi, essere scaricati nei porti provvisti di impianti di ricezione e depurazione e/o nei terminali petroliferi.

La Convenzione non è ancora entrata in vigore ed è stata emendata nel 1978; essa comprende diverse misure (impianti a bordo delle navi, impianti nei porti, meccanismi di controllo, ispezioni, ecc.) di prevenzione degli inquinamenti marini.

Nella VII legislatura il disegno di legge per la sua ratifica era riuscito ad ottenere l'approvazione della sola Camera dei deputati; riproposto all'esame del Parlamento nel corso dell'attuale legislatura, è di nuovo all'esame della Camera.

La Convenzione di Londra del 1973, emendata nel 1978, sostituirà quella di Londra del 1954 e successivi emendamenti, già in vigore internazionalmente e ratificata dall'Italia, per la prevenzione dell'inquinamento del mare dovuto tra l'altro solo agli idrocarburi.

Per l'attuazione di tale Convenzione e dei successivi emendamenti il Ministero della marina mercantile già ha adottato i provvedimenti concernenti:

a) l'impianto del registro degli idrocarburi a bordo;

b) le prescrizioni per l'installazione a bordo delle navi di separatori delle acque oleose;

c) l'installazione degli impianti di raccolta e depurazione dei residui di idrocarburi nei terminali petroliferi, a cura dei concessionari;

d) la realizzazione degli impianti di raccolta e trattamento delle acque di zavorra e dei residui di idrocarburi nei principali porti di riparazione.

* * *

Le fuoriuscite accidentali dalle navi di idrocarburi che possono verificarsi in caso di avaria o di sinistro marittimo formano oggetto della Convenzione di Bruxelles del 1969 sull'intervento in alto mare ratificata dall'Italia e già in vigore, mentre le analoghe fuoriuscite di sostanze diverse dagli idrocarburi formano oggetto di apposito Protocollo aggiuntivo alla Convenzione di Londra del 1973 prima menzionata.

La massiccia presenza in mare di idrocarburi e di altre sostanze nocive inquinanti, di origine accidentale o risultante da più effetti, forma altresì oggetto del Protocollo sulla cooperazione annessa alla Convenzione di Barcellona del 1976 per la protezione del Mediterraneo dall'inquinamento, in base al quale è stato, fra l'altro, istituito a Malta un centro di raccolta e di assistenza ai Paesi interessati all'eventuale inquinamento.

Per i danni derivanti dagli inquinamenti da idrocarburi in seguito a incidenti o avarie, un'apposita disciplina in campo internazionale è stata dettata dalle Convenzioni di Bruxelles sulla responsabilità civile del 1969 e sul Fondo per l'indennizzo del 1971, entrambe ratificate dall'Italia e già in vigore in sede internazionale.

La sintetica panoramica esposta della normativa nazionale ed internazionale, mentre dà un quadro di quanto si è fatto e si sta facendo per la disciplina giuridica delle varie attività che possono determinare l'inquinamento marino, d'altro canto pone in chiaro che — a parte i successivi miglioramenti e approfondimenti della materia — non è il settore della produzione di nuova

normativa che ha bisogno nel nostro Paese di ulteriori particolari attenzioni, potendosi avere un sostanziale miglioramento della situazione ambientale dei nostri mari solo che le norme oggi vigenti possano essere portate a completa attuazione.

Il settore dove, però, fino ad oggi vi è stata nel nostro Paese una quasi totale carenza di iniziative è quello dell'approntamento, a mano a mano che il fenomeno dell'inquinamento marino veniva assumendo le dimensioni attuali, di strutture amministrative ed operative che potessero assicurare in via preventiva il rispetto delle norme che si sono elaborate, la repressione delle purtroppo numerose violazioni delle stesse, e, dove del caso, l'intervento immediato ed effiface allorchè un danno all'ambiente si fosse venuto comunque a verificare.

L'episodio dell'affondamento della nave Cavtat al largo delle coste di Otranto, allorchè, per poter intervenire al fine di scongiurare il pericolo di un disastro ecologico, si è dovuto far ricorso ad un'apposita legge autorizzativa della spesa, con tutte le conseguenze intuibili sul piano della tempestività dell'intervento, se è stato occasione di soddisfazione per le difficoltà tecniche che sono state brillantemente superate da imprese e maestranze italiane per il recupero dei veleni dal fondo del mare, ha lasciato invece del tutto nell'ombra l'altro preoccupante aspetto della quasi totale carenza — di fronte al potenziale rischio di gravi disastri connessi al trasporto via mare del petrolio o di altre sostanze altamente tossiche — di una struttura stabile ed efficiente, pronta ad assicurare una immediata valutazione del pericolo e un primo pronto intervento allorchè, malauguratamente, se ne dovesse manifestare la necessità.

Tale struttura deve al tempo stesso essere in grado di svolgere una costante opera di polizia nei porti e sulle principali rotte anche al fine di porre argine all'altro fenomeno del lento inquinamento causato dal versamento in mare di acque di lavaggio di cisterne e di rifiuti di qualsiasi specie dalle navi in navigazione.

In base all'evoluzione in atto del diritto internazionale (è da ricordare al riguardo che è da tempo in corso la terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con il compito di una completa revisione e sistemazione dei fondamentali istituti del diritto internazionale del mare), gli Stati costieri vanno via via affermando diritti sovrani (cioè esclusivi) di natura funzionale sulle aree marine fronteggianti le proprie coste fino ad un limite massimo di 200 miglia per lo sfruttamento e la gestione delle risorse del mare.

L'istituto della piattaforma continentale e quello della zona esclusiva di pesca sono già una realtà del diritto internazionale; in un domani ormai prossimo lo sarà anche quello della zona economica esclusiva con i più penetranti poteri spettanti agli Stati costieri anche in materia di controllo e riduzione di ogni forma di inquinamento.

Di questo nuovo aprirsi delle frontiere marine l'organizzazione dei servizi statali di vigilanza e controllo non può non tener conto al fine di adeguare il modo di essere e di operare: non si tratta infatti più di intervenire in una limitata zona di sei miglia dalla costa, come è avvenuto fino al 1974, o in una zona di 12 miglia, come avviene oggi (la legge 14 agosto 1974, n. 359, ha esteso il mare territoriale italiano da 6 a 12 miglio marine), ma in vaste aree marine con mezzi e uomini adatti alla navigazione di altura per operazioni anche di lunga durata.

3. — Passando all'illustrazione delle singole disposizioni dell'allegato disegno di legge è da rilevare quanto segue.

La competenza primaria per la tutela delle spiagge, dei porti e delle acque del mare è attualmente affidata all'Amministrazione della marina mercantile, titolare del potere di regolare l'uso del demanio marittimo e di esercitarvi la polizia (art. 30 del codice della navigazione), di altre attribuzioni specifiche (artt. 69 e 70 del codice della navigazione) anche per il mare territoriale (articolo 524 del regolamento sulla navigazione marittima) e l'alto mare (decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, numero 504) e di una competenza residuale, ma completa, per tutto quanto riguarda la navigazione ed il traffico marittimo (art. 17,

secondo comma, del codice della navigazione).

Numerose sono le altre amministrazioni aventi particolari competenze o interessi connessi in materia di navigazione o di altre attività marittime.

Si è ritenuto pertanto indispensabile alla pianificazione degli interventi per la prevenzione della lotta contro l'inquinamento del mare l'affermazione della responsabilità politica del Ministro della marina mercantile (art. 1 dell'allegato disegno di legge); ciò senza arrecare tuttavia alcuna modificazione nell'ordine delle competenze delle varie amministrazioni quale previsto dalle norme vigenti.

Per il coordinamento politico ed operativo tra le amministrazioni che hanno particolari competenze e interessi connessi alla materia in esame, con l'allegato disegno di legge (artt. 2 e 3) viene prevista la costituzione di un apposito Comitato interministeriale presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri e composto dai Ministri degli affari esteri, della difesa, della sanità, dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, della marina mercantile, della ricerca scientifica, dei beni culturali e ambientali e del tesoro.

Il comitato è assistito da una consulta tecnico-scientifica.

Il nuovo Comitato interministeriale non interferirà minimamente sull'attività del Comitato interministeriale previsto dall'articolo 3 della legge 10 maggio 1976, n. 319, e successive modificazioni, essendo la competenza di quest'ultimo essenzialmente esercitata in relazione all'utilizzazione delle acque ed alla disciplina degli scarichi provenienti da insediamenti civili o produttivi, laddove il nuovo organo verrà ad assumere una funzione di promozione e di coordinamento di qualsivoglia attività diretta alla protezione e risanamento dell'ambiente marino.

4. — Il titolo II dell'allegato disegno di legge, per la realizzazione di un adeguato servizio operativo che valga a far fronte alle esigenze che si sono più innanzi delineate, prevede, nell'arco del quadriennio 1981-1984, un investimento globale di circa 255 miliardi di lire.

In un integrato assetto delle nuove strutture, anche al fine di evitare sprechi ed inutili doppioni, non si è non potuto tener conto dei collegati settori dei servizi di soccorso in mare e di vigilanza sull'esercizio di attività economiche, quali quelle inerenti allo sfruttamento della piattaforma continentale e dell'esercizio della pesca marittima, prevedendo la realizzazione di mezzi che, ferme restando le peculiari caratteristiche che li rendono idonei ad affrontare le esigenze primarie della destinazione, possano, però, utilmente essere impiegati in ciascuno degli altri settori sopra indicati.

Venendo ad un esame più particolareggiato degli interventi programmati, con l'articolo 6 del disegno di legge si intende far fronte alle necessità di organizzare lungo le coste nazionali un sistema di assistenza alla navigazione che dovrebbe dare in ogni senso e con ogni condizione meteomarina — specialmente lungo le rotte più pericolose — assoluta sicurezza alla navigazione, evitando il rischio di collisioni che, al di là della pur sempre rilevante esigenza della salvaguardia della vita umana in mare, qualora interessino navi cariche di sostanze tossiche, possono procurare disastri evologici, come già è avvenuto lungo le coste di altri Paesi (naufragio della Amoco-Cadiz al largo delle coste della Bretagna) o come si è corso il rischio che avvenisse al largo delle coste di Civitavecchia con l'affondamento a seguito di collisione della petroliera italiana Vera Berlingieri.

La realizzazione di tale sistema di assistenza alla navigazione vale a far fronte anche ad un impegno che il nostro Paese ha assunto con gli altri Stati vicini (Francia, Jugoslavia, Grecia) sulla base di intese in via di perfezionamento al fine di assicurare un idoneo sistema di informazione costiera sulla navigazione marittima svolgentesi entro le 7-12 miglia.

In particolare, dette intese internazionali prevedono che nelle zone dove maggiore è il pericolo di naufragio o di altri sinistri marittimi, sia per limitare il pericolo in sè,

sia per evitare eventuali minacce di inquinamento, venga realizzata una regolamentazione del traffico con l'istituzione di rotte preferenziali (in una prima fase relativamente al traffico nel mare Adriatico e attraverso le bocche di Bonifacio, la cui assoluta sicurezza potrebbe essere garantita da un sistema continuo di vigilanza *radar*).

Sempre nel quadro della predisposizione di idonei presidi in materia di inquinamento marino, non potendosi escludere la possibilità che, per fatti accidentali colposi o dolosi, vengano in qualsiasi modo riversate in mare sostanze inquinanti, l'articolo 7 del disegno di legge prevede l'istituzione di un servizio di immediato intervento che verrà organizzato mediante la costruzione, l'acquisto od anche il semplice noleggio di mezzi nautici idonei a consentire tutte le operazioni tecniche necessarie in caso di emergenza, sulla base dell'esperienza che l'Amministrazione della marina mercantile ha acquisito per l'attuazione degli interventi di emergenza già effettuati, e delle indicazioni che verranno dal piano nazionale operativo di pronto intervento di cui al successivo articolo 14 del disegno di legge.

L'articolo 8 del disegno di legge dispone un sostanziale potenziamento del servizio marittimo di vigilanza sull'esercizio della navigazione, sulla pesca e sulle altre attività marittime che si svolgono nel mare territoriale e lungo le coste della penisola e delle isole, e di soccorso per la salvaguardia della vita umana in mare.

Trattasi di attività istituzionali del Corpo delle capitanerie di porto, che, con il crescente sviluppo di tutte le attività marittime e costiere verificatesi negli ultimi decenni, richiedono l'impiego di mezzi nautici altamente specializzati e appostamenti dislocati lungo tutte le coste nazionali secondo un riassetto che sia globalmente in grado di consentire un'effettiva vigilanza e di intervenire rapidamente.

D'altra parte proprio sotto il profilo dell'organizzazione del soccorso in mare appare del tutto inadeguata la soluzione prevista dagli articoli 69 e 70 del codice della navigazione, i quali stabiliscono la possibilità di utilizzare i mezzi nautici a disposizione di altre autorità (mezzi della guardia di finanza, dei carabinieri, della pubblica sicurezza) ovvero di navi da rimorchio, da trasporto, da pesca, in quanto la tempestività dell'intervento, la frequente necessità di affrontare condizioni meteomarine avverse ed altri fattori attinenti alla specialità dei vari interventi richiedono mezzi *ad hoc* di cui solo la marina mercantile (che ha specifici compiti in materia) si può dotare.

Con l'articolo 9 del disegno di legge, anche in considerazione della tendenza — di cui più innanzi si è fatto parola — manifestatasi nel diritto internazionale ad un ampliamento, al di là del mare territoriale, delle giurisdizioni nazionali, si intende provvedere all'istituzione di un servizio di vigilanza per la tutela degli interessi marittimi nazionali al di là delle acque territoriali.

Assumono rilievo sotto tale profilo la vigilanza sull'esercizio della navigazione delle unità nazionali in mare libero, il soccorso in mare libero, l'esercizio della vigilanza sull'osservanza in mare libero delle disposizioni per prevenire gli inquinamenti marini, nonchè sull'attività di sfruttamento della piattaforma continentale e sulle ricerche scientifiche od industriali che sulla piattaforma continentale vengono svolte.

Trattasi di compiti in parte tradizionali dell'Amministrazione della marina mercantile, ma che negli ultimi anni hanno assunto una rilevanza tale da non poter essere più affidati ad un impegno marginale, episodico ed occasionale, ed in parte nuovi derivanti dalla necessità di tutelare l'esercizio di nuove attività d'alto mare, in regime di giurisdizione nazionale, con mezzi nautici aventi caratteristiche del tutto diverse rispetto a quelle delle unità adibite alla vigilanza ed al soccorso costiero, e per la cui conduzione occorre una preparazione tecnico-professionale altamente specializzata.

Per tali motivi con l'articolo 13, pur salvaguardando il principio della titolarità della funzione di vigilanza nell'attività sottoposta alla giurisdizione nazionale, che non può spettare ad altre Amministrazioni che a quella della marina mercantile, l'esercizio di vigilanza viene affidato allo stato maggiore della marina militare, mediante una

soluzione che, operativamente ineccepibile, risponda a criteri di massima economia ed efficienza sia nel campo della gestione che in quello dell'impiego.

Tale soluzione, che non produce inconvenienti operativi e che già appare delineata dall'articolo 200 del codice della navigazione relativamente all'attività di polizia nei confronti delle navi mercantili nazionali, appare, d'altra parte, la più idonea in un settore che opera in un contesto divenuto di estrema delicatezza sul piano internazionale, qual è quello della pesca; settore che richiede nelle aree di mare libero attigue alla giurisdizione di altri Stati un tipo di presenza di carattere militare per la salvaguardia degli interessi nazionali.

5. — Per le fuoriuscite accidentali dalle navi di idrocarburi o di altre sostanze nocive, sul piano interno, sin dal 1972 il Ministero della marina mercantile ha adottato, per i casi in cui da un sinistro possa derivare un gravissimo inquinamento, un piano di intervento da attuarsi con la partecipazione di tutte le forze e dei mezzi pubblici e privati disponibili, per combattere l'inquinamento in mare ed eliminarlo prima che raggiunga la costa.

Nel quadro di tale piano, il Ministero ha provveduto, tra l'altro, all'acquisto di battelli disinquinanti, a censire in tutti i porti i mezzi nautici e le apparecchiature, nonchè il personale e gli esperti che possano intervenire in casi di emergenza, a far dotare tutti i porti di un piano di pronto intervento locale (in modo che risulti l'effettivo complesso delle forze e dei mezzi disponibili) e a sottoporre ad accertamenti dell'Istituto superiore di sanità i prodotti chimici disinquinanti per una valutazione della loro tossicità ed efficacia.

La funzionalità del piano si è rivelata per altro assai scarsa sotto l'aspetto operativo in occasione di recenti verifiche, in specie per quanto riguarda le difficoltà nelle comunicazioni, le carenze di personale sia in periferia — dove gli organici non rispondono alle effettive esigenze dei servizi — e sia al centro dove manca un'idonea organizzazione, e infine, per le incertezze giuridiche sulla individuazione delle esatte sfere di competenza e delle connesse responsabilità.

L'esigenza di rivedere il piano aggiornandolo ed integrandolo con disposizioni più precise e cogenti è stata avvertita in sede di predisposizione degli strumenti e delle procedure da attuare per gli interventi in alto mare previsti dalla Convenzione di Bruxelles del 1969, ed è stata considerata in modo particolare dal comitato consultivo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504.

Sulla base delle osservazioni critiche formulate in tale sede sono state predisposte numerose modifiche al piano, ma essenziale si è dimostrato dotare lo stesso di un idoneo supporto legislativo.

Il titolo III dell'allegato disegno di legge, sulla base dell'esperienza fino ad oggi realizzata, pone le norme primarie per la disciplina del pronto intervento in caso di incidenti od avarie che possano comunque determinare un grave inquinamento del mare, individuando le autorità che sono tenute ad assumere la direzione (e la responsabilità) delle operazioni di emergenza sulla base dei piani locali o del piano nazionale.

Norme sono state altresì previste per le procedure relative all'adozione ed approvazione dei piani locali e del piano nazionale.

Una particolare importanza rivestono le norme che, per i casi di pronto intervento volti a fronteggiare situazioni di emergenza, prevedono una disciplina in deroga a quella stabilita dalle norme sulla contabilità di Stato in materia di contratti della pubblica amministrazione.

La natura stessa dell'emergenza richiede, infatti, una tempestività che non può conciliarsi con i tempi previsti dalle norme sulla contabilità di Stato sopra menzionata.

Le norme previste dall'articolo 16 dell'allegato disegno di legge sono state elaborate sul modello di quelle già introdotte dal decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504, il quale ha dettato norme di legge in esecuzione della Convenzione di Bruxelles del 1969 sugli interventi in alto mare.

6. — Come si è già detto, con le leggi 23 febbraio 1961, n. 238, 14 gennaio 1970, n. 94, 5 giugno 1974, n. 341, e 19 dicembre 1975, n. 875, l'Italia ha recepito nel proprio ordinamento le disposizioni della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi firmata a Londra il 12 maggio 1954, nonchè gli emendamenti ad essa apportati nelle successive conferenze di Londra dell'11 aprile 1962, 21 ottobre 1969 e 12-15 ottobre 1971; mentre una nuova Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento del mare derivante da traffico di navi, stipulata a Londra il 2 novembre 1973, è attualmente all'esame del Parlamento per la sua ratifica.

L'articolo VI della Convenzione del 1954, come modificata nel 1962, prevede che qualunque violazione delle disposizioni della Convenzione medesima costituisce una infrazione punibile in base alla legislazione del territorio di immatricolazione della nave. Lo stesso articolo stabilisce, inoltre, che « le penalità che possono essere imposte da uno Stato contraente, in conformità alla sua legislazione, per l'illecita discarica di idrocarburi e di miscele oleose effettuata da una nave fuori delle acque territoriali dovranno essere tali da scoraggiare per la loro severità tale discarica e non dovranno essere inferiori a quelle che, in conformità alla legislazione di detto Stato, possono essere imposte per le stesse infrazioni commesse entro i limiti delle acque territoriali ».

Attualmente per i casi di inquinamento delle acque marine da idrocarburi la legge italiana non prevede in via generale alcuna espressa sanzione. Infatti la sanzione contemplata dall'articolo 1174 del codice della navigazione, per cui chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aerodromi è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire 80 mila, è applicabile soltanto ai casi previsti dalla norma stessa.

Ad eccezione di tali sanzioni — invero di esigua rilevanza — e di quelle previste dalla legge 14 luglio 1965, n. 963, per l'immissione nelle acque marine di sostanze inquinanti atte a danneggiare la fauna ittica, si può affermare che nella legislazione italiana non sussiste praticamente alcuna previsione di punibilità per le trasgressioni alle norme della Convenzione di Londra effettuate da navi italiane, sia all'interno che fuori delle acque territoriali.

A colmare tale lacuna si provvede con il titolo IV dell'allegato disegno di legge il quale introduce nel nostro ordinamento delle specifiche sanzioni penali modellate su quelle previste dalla legge 10 maggio 1976, n. 319, e successive modificazioni; essendo punibili in base a detta ultima legge alcune particolari forme di inquinamento marino e più precisamente quello da fonti situate sulla terraferma e da affondamento in mare di rifiuti, si è ritenuto, infatti, opportuno prevedere uniformità di sanzioni là dove unico è il bene (ambiente marino) che viene tutelato.

Considerato poi che la Convenzione di Londra del 1973, ora all'esame del Parlamento, disciplina compiutamente la prevenzione dell'inquinamento del mare non solo da idrocarburi ma anche da altre sostanze parimenti nocive derivanti dal traffico di navi, riconoscendo inoltre la zona del mare Mediterraneo bisognevole di particolare tutela quale « area speciale », si è ritenuto, per prevenire efficacemente l'inquinamento di tale area, di estendere il divieto assoluto di scarico anche alle sostanze nocive di cui alla detta Convenzione: pertanto l'articolo 19 del disegno di legge dispone il generale divieto di discarica di tali sostanze nel mare territoriale italiano sia per le navi nazionali che per quelle battenti bandiera estera, con ciò dando una anticipata, sia pur limitata, esecuzione alle disposizioni della menzionata Convenzione di Londra del 1973.

Poichè in base alle disposizioni della legge n. 319 del 1976 ed in base a quelle del presente disegno di legge viene ad essere prevista una completa disciplina per reprimere qualsiasi forma di inquinamento marino (e cioè, da fonti terrestri, da affondamento di rifiuti in mare, da traffico di navi) sembra opportuno prevedere l'abrogazione

dell'articolo 15, lettera *e*), della citata legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima. Allorchè con l'approvazione del presente disegno di legge il sistema sanzionatorio in materia di prevenzione dell'inquinamento marino sarà completo essa non sembra avere più ragione di essere: si eliminerà così qualsivoglia dubbio su un eventuale concorso tra vecchie e nuove norme e su una possibile applicazione congiunta delle sanzioni da esse previste.

Passando all'esposizione delle singole disposizioni del titolo IV del disegno di legge è da notare quanto segue.

L'articolo 19, come detto, stabilisce per tutte le navi il divieto assoluto di discarica nelle acque territoriali italiane sia di idrocarburi che delle altre sostanze nocive, di cui all'allegato elenco, che corrispondono a quelle incluse nell'annesso alla Convenzione di Londra del 1973.

L'articolo 20 prevede il divieto per le navi italiane di effettuare scarichi al di là del mare territoriale in violazione delle norme internazionali in materia d'inquinamento, ratificate dall'Italia ed entrate in vigore in sede internazionale; la formulazione della norma, che contiene un rinvio formale alla normativa internazionale in materia, si è resa necessaria per la constatata impossibilità di poter con immediatezza conformare la normativa nazionale a quella internazionale, dato il rapido evolversi di quest'ultima anche in considerazione delle necessità tecniche del settore.

L'obbligo della tenuta del registro degli idrocarburi di cui agli emendamenti alla Convenzione del 1954, approvato nella Conferenza del 1969, è ribadito nell'articolo 21 mentre le sanzioni sono previste dall'articolo 23.

L'articolo 22 stabilisce le sanzioni per le trasgressioni al divieto di discarica di cui agli articoli 19 e 20.

L'articolo 26 designa le categorie di funzionari civili e militari cui sono affidate la sorveglianza per la prevenzione degli inquinamenti delle acque marine e l'accertamento delle infrazioni in materia.

L'articolo 24 stabilisce l'obbligo solidale del comandante della nave e del proprietario o armatore a rimborsare allo Stato le spese sostenute per la pulizia delle acque marine inquinate o degli arenili, nonchè a risarcire i danni arrecati all'ambiente e alle risorse ittiche.

7. — Secondo quanto si è finora esposto, la prevenzione ed il controllo dello stato ambientale costituiscono i momenti essenziali per la lotta contro l'inquinamento marino di ogni genere e tipo.

Ma, sia al centro che in periferia, appare irrealizzabile organizzare con le attuali strutture dell'Amministrazione della marina mercantile un servizio funzionale e rispondente alle esigenze operative di un continuo controllo e dell'eventuale intervento in mare.

Il potenziamento degli uffici sia periferici che centrali di detto Ministero, considerando la possibilità di una finalizzazione comune dei settori della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare e della tutela dell'ambiente marino dagli inquinamenti, si rivela condizionante per ogni ulteriore iniziativa sia all'interno che sul piano internazionale.

Senza l'idoneo adeguamento dell'Amministrazione in termini di personale, di mezzi e disponibilità finanziarie sarà, altresì, impossibile concludere le intese in corso con la Jugoslavia, la Francia e la Grecia, per una collaborazione reciproca ed interventi comuni nel campo della ricerca ed in quello della prevenzione e riduzione dell'inquinamento, intese che, oltre allo specifico significato politico della presenza italiana in un campo di particolare impegno nell'area del Mediterraneo, assumono notevole rilevanza per l'affermazione di tecnologie italiane nei mercati dell'area stessa.

Il titolo V del disegno di legge allegato, partendo da tale ordine di considerazioni, detta norme per un adeguato potenziamento dell'Amministrazione della marina mercantile.

In particolare, l'articolo 29 prevede che sia data delega al Governo perchè, nello spazio di un semestre dall'entrata in vigore della legge, emani norme per la creazione presso l'Amministrazione centrale di un

Ispettorato centrale, cui faranno capo tutte le competenze dell'Amministrazione nel settore della tutela dell'ambiente marino; in periferia corrispondenti centri operativi verranno realizzati attraverso il potenziamento delle strutture, dei mezzi e degli uomini dei compartimenti marittimi in cui hanno sede le direzioni marittime (in pratica, i compartimenti di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Reggio Calabria, Bari, Ancona, Venezia, Trieste, Cagliari, Catania e Palermo).

Ferme restando le competenze e le responsabilità dei vari uffici periferici della Marina mercantile, presso i menzionati compartimenti dovranno essere realizzate le strutture logistiche e i sistemi di comunicazione perchè il complesso dei mezzi previsti dagli articoli da 6 a 9 del disegno di legge possano trovare l'opportuna dislocazione al fine di assicurare una costante presenza in tutti i mari che bagnano il nostro Paese, ed una immediatezza di impiego qualora dovesse manifestarsi la necessità di un pronto intervento.

Le dotazioni organiche del personale del Ministero della marina mercantile, dopo l'applicazione della legge 24 maggio 1970, n. 336, recante benefici agli ex combattenti, e dell'articolo 67 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, relativo al beneficio dell'esodo agevolato anticipato per il personale delle carriere direttive, si sono all'incirca dimezzate nel corso degli ultimi anni.

Un esempio per tutti può dare un quadro dell'attuale situazione in cui sono costretti ad operare molti degli uffici: presso la capitaneria di porto di Genova, dei 47 dipendenti civili che vi erano addetti sono oggi in servizio solo tre unità.

Un ulteriore esempio è opportuno fornire per un quadro della situazione degli uffici periferici dell'Amministrazione, anche se nel caso hanno concorso fattori diversi dall'applicazione delle citate leggi; delle 253 delegazioni di spiaggia (che rappresentano la struttura più piccola dell'Amministrazione periferica della marina mercantile, ben un terzo sono temporaneamente chiuse di fatto per mancanza di personale, ed i due terzi delle rimanenti (circa 120 uffici su un totale di 180) sono rette da personale di altre amministrazioni (il quale aggiunge così ai compiti del proprio ufficio quello di delegato di spiaggia) o da privati.

Nè migliore è la situazione presso l'Amministrazione centrale, ove si tenga presente che di tutta la materia dell'inquinamento marino (rapporti internazionali compresi) si occupano, nell'ambito della divisione XVII (demanio marittimo), solo due funzionari.

Attualmente la struttura organizzativa del Ministero è formata esclusivamente con personale burocratico (tre soli sono gli ingegneri navali al momento in servizio con funzioni peraltro prevalentemente assorbite dall'estimo navale), mentre soprattutto per i problemi ambientali è fortemente sentita la necessità — sia a livello di laureati che a livello inferiore — di esperti in chimica, biologia (ed in particolare di biologia marina), scienze nucleari, eccetera; pertanto un'adeguata parte dei nuovi posti di organico dovrà essere riservata a personale fornito di specializzazione professionale di carattere tecnico.

Al fine di evitare tuttavia — nei limiti in cui ciò sarà possibile — pesanti oneri al bilancio dello Stato per il reclutamento del nuovo personale, l'ultimo comma dell'articolo 29 stabilisce che i nuovi posti di organico debbano essere coperti con il personale degli enti pubblici disciolti, in possesso dei richiesti requisiti professionali; solo in mancanza di detto personale potranno essere banditi pubblici concorsi — da svolgersi prevalentemente su base regionale — nei quali peraltro un'aliquota sostanziale dei posti dovrà essere riservata ai giovani beneficiari della legge 1° giugno 1977, n. 285, sull'occupazione giovanile, i quali, sia pure a titolo precario, già gravano sul bilancio pubblico.

Un potenziamento sostanziale viene previsto anche per il Corpo delle capitanerie di porto (art. 30).

Il personale del Corpo, che rappresenta la struttura portante dell'Amministrazione periferica della marina mercantile, è già oggi numericamente insufficiente per i numerosi e delicati compiti ad esso affidati; a maggior ragione lo sarà in relazione ai nuovi compiti amministrativi ed operativi che il presente disegno di legge gli attribuisce.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

COMPETENZE - COMITATO NAZIONALE PER LA DIFESA DEL MARE

Art. 1.

Il Ministro della marina mercantile attua la politica intesa alla protezione dell'ambiente marino ed alla prevenzione di effetti dannosi alle risorse del mare, tenuto conto degli indirizzi comunitari e di quelli programmatici elaborati dal Comitato nazionale per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti di cui al successivo articolo 2; ai predetti fini, nel rispetto delle attribuzioni conferite dalle vigenti disposizioni ad altre amministrazioni ed enti, provvede in particolare:

a) a definire le procedure per la formazione del piano generale delle coste valido per tutto il territorio nazionale — che sarà sottoposto alla approvazione del CIPE — in cui dovranno essere indicati la divisione in zone del demanio marittimo, secondo la destinazione d'uso delle stesse, e i modi di utilizzazione del mare, sulla scorta di scelte effettuate dalle programmazioni nazionali e degli interessi ecologici, economici ed industriali del Paese, tenuto conto delle specifiche proposte avanzate dalle singole Regioni per quel che riguarda il coordinamento con la pianificazione del territorio;

b) a regolare l'esercizio delle attività marittime ed economiche nel mare territoriale e nelle aree marine esterne sottoposte alla giurisdizione nazionale.

Art. 2.

È istituito il Comitato nazionale per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti.

Esso è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri, o per sua delega dal Ministro della marina mercantile, ed è composto dai Ministri degli affari esteri, dell'interno, della difesa, della sanità, dei lavori pubblici, dell'industria, commercio e artigianato, della marina mercantile, della ricerca scientifica, dei beni culturali e ambientali e del tesoro; il Comitato potrà essere integrato volta per volta dai Ministri competenti per le singole materie oggetto della deliberazione.

Il Comitato è assistito da una consulta, nominata con decreto del Ministro della marina mercantile e composta da:

tre docenti universitari di materie relative all'ambiente marino;

il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato;

il presidente del Consiglio superiore della marina mercantile o da un suo delegato;

due rappresentanti del Consiglio nazionale delle ricerche;

un rappresentante dell'Istituto superiore di sanità;

un rappresentante dell'Istituto idrografico della marina;

un rappresentante delle Regioni designato dalla commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 9 della legge 27 febbraio 1967, n. 48;

il direttore del centro studi ed esperienze del Corpo dei vigili del fuoco;

un rappresentante dell'Ente nazionale idrocarburi;

tre esperti;

un magistrato del Consiglio di Stato;

un magistrato della Corte dei conti;

un avvocato dell'Avvocatura generale dello Stato.

Delle funzioni di segreteria del Comitato e della consulta sono incaricati due funzionari della carriera direttiva del Ministero della marina mercantile.

Art. 3.

Il Comitato nazionale per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti svolge i seguenti compiti:

a) indirizza, promuove e coordina le attività pubbliche e private in materia di difesa del mare e delle coste dagli inquinamenti, salva la disciplina degli scarichi in mare di cui alla legge 10 maggio 1976, n. 319, e successive modificazioni;

b) elabora e propone iniziative di carattere legislativo e regolamentare in materia, concordando altresì le linee di azione comune delle amministrazioni competenti per quanto riguarda gli interventi operativi;

c) dispone e coordina le iniziative di studio e di ricerca per l'acquisizione di dati sullo stato dell'ambiente marino.

Art. 4.

I lavori del Comitato si svolgono ordinariamente presso la Presidenza del Consiglio dei ministri in due sessioni annuali, convocate di regola nella prima settimana dei mesi di febbraio e ottobre di ciascun anno.

La consulta esprime il proprio parere sulle questioni ad essa sottoposte per l'esame e partecipa alle riunioni del Comitato su invito del presidente.

TITOLO II

VIGILANZA IN MARE

Art. 5.

Per la realizzazione dei compiti di cui al precedente articolo 1, nonchè per assicurare la vigilanza e il soccorso in mare, il Ministro della marina mercantile:

a) provvede alla istituzione di un servizio di vigilanza costiera e di intervento per la prevenzione e il controllo degli inquinamenti del mare;

b) provvede al potenziamento del servizio di vigilanza e di soccorso in mare svolto dal Corpo delle capitanerie di porto;

c) provvede, d'intesa con il Ministro della difesa, alla istituzione di un servizio di vigilanza sulle attività marittime ed economiche, compresa quella di pesca, sottoposte alla giurisdizione nazionale nelle aree situate al di là del limite esterno del mare territoriale.

Art. 6.

Per assicurare il servizio di vigilanza costiera di cui alla lettera *a*) dell'articolo 5, sarà organizzato un idoneo sistema di assistenza alla navigazione lungo le coste anche con l'impiego di radar.

Per le spese necessarie all'installazione degli impianti e dei loro collegamenti, con le relative dotazioni e gli accessori, è autorizzata per il periodo 1980-1982 la complessiva spesa di lire 4.800 milioni da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile secondo quote che verranno determinate in sede di legge finanziaria di cui all'articolo 11 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

Le quote relative agli anni finanziari 1980-1981 vengono determinate rispettivamente in lire 800 milioni e 2.000 milioni.

Art. 7.

Alla istituzione del servizio di intervento di cui alla lettera *a*) dell'articolo 5, si provvederà mediante la costruzione, l'acquisto o il noleggio di unità navali, anche di trasporto o di rimorchio, strutturate ed attrezzate per il prelievo e la neutralizzazione delle sostanze inquinanti, nonchè per ogni altra operazione tecnicamente possibile in casi di emergenza.

Per la costruzione, l'acquisto o il noleggio delle unità navali sopra indicate, con le relative dotazioni e attrezzature, è autorizzata per il periodo 1981-1984 la spesa complessiva di lire 40.000 milioni da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Mi-

nistero della marina mercantile secondo quote che verranno determinate in sede di legge finanziaria di cui all'articolo 11 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

La quota relativa all'anno 1981 viene determinata in lire 13.200 milioni.

Art. 8.

Al potenziamento del servizio di vigilanza e di soccorso di cui alla lettera *b*) dell'articolo 5, si provvederà mediante la costruzione o l'acquisto di unità navali, da iscrivere nei quadri del naviglio militare, idonee, per velocità e potenza, ad essere impiegate con rapidità di interventi anche in navigazione di altura e in condizioni atmosferiche avverse.

Per l'acquisizione delle predette unità navali, con le occorrenti dotazioni e attrezzature, è autorizzata per il periodo 1981-1984 la spesa complessiva di lire 60.000 milioni, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile secondo quote che saranno determinate in sede di legge finanziaria di cui all'articolo 11 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

La quota relativa al 1981 viene determinata in lire 6.000 milioni.

Art. 9.

Alla istituzione del servizio di vigilanza di cui alla lettera *c*) dell'articolo 5, si provvederà mediante la costruzione o l'acquisto di unità navali ed elicotteri da iscrivere rispettivamente nel quadro del naviglio e nel registro degli aeromobili militari dello Stato, aventi caratteristiche e requisiti tecnici tali da rendere i predetti mezzi idonei, nel loro coordinato assetto, ad effettuare prolungate operazioni di altura e ad assicurare la necessaria prontezza di interventi o la capacità di perlustrare in tempi brevi ampi tratti di mare. Le unità navali dovranno essere progettate ed attrezzate anche per il soccorso in zone di altura e per eventuali operazioni antinquinamento.

Le particolari caratteristiche tecnico- operative dei mezzi da acquisire saranno deter-

minate con decreto del Ministro della marina mercantile e del Ministro della difesa. Il decreto sarà emanato nel termine di due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Per l'acquisizione dei predetti mezzi, con le relative dotazioni e attrezzature, è autorizzata per il periodo dal 1981 al 1984 la spesa complessiva di lire 150.000 milioni da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile secondo quote che saranno determinate in sede di legge finanziaria di cui all'articolo 11 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

La quota relativa al 1981 viene determinata in lire 8.000 milioni.

Art. 10.

Per l'acquisizione dei mezzi di cui ai precedenti articoli il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad avvalersi di enti ed imprese, eventualmente in deroga al disposto degli articoli 107 e 113 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, che abbiano particolare competenza ed idonei mezzi tecnici.

Per i progetti, i contratti e le convenzioni relativi all'acquisizione dei mezzi stessi, si deroga all'obbligo dei preventivi pareri prescritti dalle norme vigenti.

Il Ministro della marina mercantile riferisce alle competenti Commissioni della Camera e del Senato, entro il 31 marzo degli anni dal 1982 al 1985, sull'attuazione della presente legge per ciascuno degli anni precedenti.

Art. 11.

Per i mezzi da acquisire in base agli articoli 8 e 9, il Ministro della marina mercantile potrà avvalersi della consulenza della Direzione generale delle costruzioni, delle armi e degli armamenti navali del Ministero della difesa. Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro della difesa potranno essere affi-

date alla medesima direzione generale la stesura delle specifiche tecniche contrattuali e l'assistenza tecnica durante la costruzione dei mezzi sopra indicati.

Art. 12.

Presso il Ministero della marina mercantile è istituita una commissione avente il compito di formulare pareri sugli schemi dei progetti, dei contratti, nonchè delle convenzioni necessarie per l'acquisizione dei mezzi di cui agli articoli 8 e 9.

La commissione, presieduta dal Ministro della marina mercantile o da un Sottosegretario da lui delegato, è composta da:

un magistrato del Consiglio di Stato;

il presidente del Consiglio superiore della marina mercantile;

il presidente del Consiglio superiore delle forze armate, sezione marina;

il presidente del comitato per i progetti delle navi e degli armamenti navali;

il direttore generale del demanio marittimo e dei porti del Ministero della marina mercantile;

il direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

il direttore generale della navigazione e del traffico marittimo del Ministero della marina mercantile;

il direttore generale delle costruzioni, armi e armamenti navali del Ministero della difesa;

il direttore generale della produzione industriale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, o un suo delegato;

il capo dell'Ispettorato generale delle capitanerie di porto;

il capo dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

un ufficiale ammiraglio designato dal Ministero della difesa;

un funzionario del Ministero del tesoro con qualifica non inferiore a dirigente superiore.

Le funzioni di segretario della commissione sono svolte da un funzionario designato dal Ministro della marina mercantile, coadiuvato da due dipendenti dello stesso Ministero.

I membri della commissione e della segreteria sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile.

Art. 13.

Il servizio di vigilanza, di cui alla lettera *c*) dell'articolo 5, è affidato alla marina militare, che provvederà anche all'equipaggiamento ed alla condotta dei mezzi. Il servizio sarà svolto in base alle direttive che saranno emanate d'intesa fra il Ministro della marina mercantile e il Ministro della difesa, sentite, ove occorra, le altre amministrazioni interessate.

Le spese di gestione e manutenzione dei mezzi destinati al servizio di vigilanza di cui al primo comma, conseguenti alla realizzazione del programma di costruzione e acquisto dei mezzi di cui al precedente articolo 9, saranno a carico del Ministero della difesa.

Ai comandanti delle unità di vigilanza di cui al presente articolo è riconosciuta la qualifica di ufficiali di polizia giudiziaria ai sensi dell'articolo 221, ultimo comma, del codice di procedura penale.

TITOLO III

PRONTO INTERVENTO PER LA DIFESA DEL MARE E DELLE ZONE COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI CAUSATI DA INCIDENTI

Art. 14.

Nel caso di inquinamento o di imminente pericolo di inquinamento delle acque del mare causato da immissioni di idrocarburi, o di altre sostanze nocive, provenienti da qualsiasi fonte o suscettibili di arrecare danni all'ambiente marino, al litorale e agli

interessi connessi, l'autorità marittima, nella cui giurisdizione si verifichi l'inquinamento o la minaccia di inquinamento, è tenuta a disporre tutte le misure necessarie per prevenirlo, attenuarlo od eliminarne gli effetti.

Qualora il pericolo di inquinamento o l'inquinamento in atto sia tale da determinare una situazione di emergenza, il capo del compartimento marittimo dichiara la emergenza locale, dandone immediata comunicazione al Ministero della marina mercantile, ed assume la direzione di tutte le operazioni sulla base del piano operativo di pronto intervento locale, ferme restando le attribuzioni di ogni amministrazione nell'esecuzione dei compiti di istituto.

Se la gravità del pericolo di inquinamento o l'inquinamento in atto sia tale da involgere interessi che trascendono l'ambito locale e non sia fronteggiabile con i mezzi di cui il capo di compartimento dispone, il Ministro della marina mercantile può dichiarare l'emergenza nazionale assumendo la direzione di tutte le operazioni sulla base del piano operativo di pronto intervento nazionale, ferme restando le attribuzioni di ogni amministrazione nell'esecuzione dei compiti di istituto.

Ai fini di cui ai precedenti commi il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui al precedente articolo 2, adotta il piano nazionale operativo di pronto intervento contro gli inquinamenti da idrocarburi, o da altre sostanze nocive, per i casi di emergenza nazionale. I capi dei compartimenti marittimi, sentite le Regioni e le prefetture interessate, adottano i piani di pronto intervento per i casi di emergenza locale; detti piani sono approvati con decreti dei direttori marittimi.

Restano ferme le norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504, per l'intervento in alto mare in caso di sinistri ed avarie a navi battenti bandiera straniera che possano causare inquinamento o pericolo di inquinamento all'ambiente marino, al litorale o agli interessi connessi.

Art. 15.

Il comandante, l'armatore o il proprietario di una nave, nonchè il proprietario o il responsabile di un mezzo, di un impianto situato sulla piattaforma continentale e sulla terraferma, nel caso di avarie o di incidenti agli stessi, suscettibili di arrecare, attraverso il versamento di idrocarburi, o di altre sostanze nocive, danni all'ambiente marino, al litorale o agli interessi connessi, sono tenuti a prendere tutte le misure idonee a scongiurare tale pericolo e ad eliminare gli effetti già prodotti.

L'autorità marittima rivolge ai soggetti indicati nel comma precedente immediata diffida a prendere tutte le misure ritenute necessarie per prevenire il pericolo d'inquinamento e per eliminare gli effetti già prodotti. Nel caso in cui tale diffida resti senza effetto, o non produca gli effetti sperati in un periodo di tempo assegnato, l'autorità marittima farà eseguire le misure ritenute necessarie per conto dell'armatore o del proprietario, recuperando, poi, dagli stessi le spese sostenute.

Nei casi di estrema urgenza l'autorità marittima farà eseguire per conto dell'armatore o del proprietario le misure necessarie, recuperandone, poi, le spese, indipendentemente dalla preventiva diffida a provvedere.

Art. 16.

Per i contratti riguardanti gli interventi urgenti per i casi di emergenza nazionale, il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504, può provvedere a trattativa privata, senza l'obbligo di acquisire il preventivo parere del Consiglio di Stato sui progetti di contratto.

All'esecuzione di contratti, stipulati ai sensi del comma precedente, si può provvedere anche prima del visto e della registrazione dei relativi decreti di approvazione da parte della Corte dei conti.

Qualora, per motivi di urgenza, si sia verificata la necessità di assicurare l'imme-

diata disponibilità di materiale di pronto impiego e non sia stato possibile stipulare i relativi contratti, il Ministero della marina mercantile, per il pagamento delle somme agli aventi diritto, provvederà con atti di riconoscimento di debito.

Con la procedura di cui ai precedenti commi provvedono i capi dei compartimenti per i casi di « emergenza locale » previa autorizzazione del Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504.

Art. 17.

Alle spese occorrenti per l'adozione delle misure di cui al precedente articolo 16, nonchè per il rimborso alle altre amministrazioni delle spese sostenute per gli interventi ad esse richiesti, si provvede a carico di apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, avente natura di spesa obbligatoria.

Le somme recuperate a carico dei privati per le spese sostenute per gli interventi di cui al precedente articolo, verranno versate all'entrata del bilancio dello Stato.

TITOLO IV

NORME PENALI PER LA DISCARICA DI SOSTANZE VIETATE DA PARTE DEL NAVIGLIO MERCANTILE

Art. 18.

Il presente titolo ha per oggetto le immissioni in mare di sostanze nocive all'ambiente marino provenienti dalle navi: esso non riguarda lo scarico di rifiuti in mare effettuato a mezzo navi disciplinato dall'articolo 11 della legge 10 maggio 1976, n. 319, e successive modificazioni e integrazioni.

Art. 19.

Nell'ambito delle acque territoriali e delle acque marittime interne, compresi i porti,

è fatto divieto a tutte le navi, senza alcuna discriminazione di nazionalità, di versare in mare, o di causarne lo sversamento, idrocarburi o miscele di idrocarburi, nonchè le altre sostanze, nocive all'ambiente marino, indicate nell'elenco allegato alla presente legge.

Per quanto attiene lo scarico a mare di materiale escavato dai mezzi effossori del Servizio escavazione porti del Ministero dei lavori pubblici e di quelli che operano per conto del Ministero stesso in dipendenza di lavori da eseguirsi a sua cura e spese, il Ministero della marina mercantile può concedere con proprio decreto specifica autorizzazione, caso per caso, a derogare al divieto di cui al precedente comma.

L'elenco di cui al precedente primo comma può essere modificato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui al precedente articolo 2.

Art. 20.

Al di là del limite esterno del mare territoriale italiano, qualora navi italiane, in violazione delle norme in materia di tutela delle acque marine dall'inquinamento stabilite nelle convenzioni internazionali in vigore, di cui l'Italia è parte contraente, versino in mare idrocarburi, miscele di idrocarburi od altre sostanze vietate, sono applicabili le pene di cui ai successivi articoli del presente titolo.

Art. 21.

Le navi italiane, alle quali si applica la normativa internazionale menzionata al precedente articolo 20, devono avere, tra i libri di cui all'articolo 169 del codice della navigazione, il registro degli idrocarburi e sullo stesso vanno effettuate le prescritte annotazioni.

In tutti i casi di versamento o perdita di idrocarburi, il comandante della nave è tenuto a farne annotazione nel registro degli idrocarburi, con la indicazione delle circostan-

ze e delle cause di tale versamento o perdita, nonchè a farne denuncia al comandante del porto di arrivo o all'autorità consolare ai sensi dell'articolo 182 del codice della navigazione.

Ogni pagina del registro degli idrocarburi deve essere firmata dall'ufficio o dagli ufficiali responsabili delle relative operazioni e, qualora la nave sia armata, dal comandante.

Per la tenuta del registro degli idrocarburi si applicano le disposizioni degli articoli 362 e seguenti del regolamento per la esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) riguardanti i libri di bordo.

Art. 22.

Il comandante di una nave battente bandiera italiana che violi le disposizioni del precedente articolo 19 o la normativa internazionale di cui è menzione al precedente articolo 20, nonchè il proprietario o l'armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con il loro concorso, sono puniti con l'arresto da due mesi a due anni o con l'ammenda da lire 500.000 a lire 10 milioni; se il fatto è avvenuto per colpa le suddette pene sono ridotte alla metà.

Alla stessa pena è soggetto il comandante di una nave battente bandiera straniera che violi le disposizioni di cui al precedente articolo 19.

Per i reati previsti al primo e secondo comma del presente articolo è consentita, in caso di recidiva specifica, la emissione del mandato di cattura.

Per il comandante della nave la condanna per il reato di cui al precedente primo comma comporta la sospensione del titolo professionale, la cui durata sarà determinata in base ai criteri stabiliti dall'articolo 1083 del codice della navigazione.

Art. 23.

Il comandante della nave, che violi le disposizioni di cui al precedente articolo 21, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire 500.000.

Art. 24.

In relazione ai danni provocati per violazione delle disposizioni previste dal presente titolo, fermo restando il disposto dell'articolo 185 del codice penale, il comandante e il proprietario o l'armatore della nave sono tenuti in solido a rifondere allo Stato le spese sostenute per la pulizia delle acque e degli arenili, nonchè a risarcire i danni arrecati alle risorse marine. Tale obbligo solidale sussiste anche nei casi in cui si sia dovuta effettuare la discarica in mare di sostanze vietate, per la sicurezza della propria o di altra nave, o l'immissione delle sostanze vietate nelle acque del mare sia stata causata da un'avaria o da una perdita inevitabile ed ogni ragionevole precauzione sia stata adottata dopo l'avaria o la scoperta della perdita per impedire o ridurre il versamento delle sostanze stesse in mare.

Art. 25.

Per i reati previsti dalla presente legge lo Stato, in persona del Ministro della marina mercantile, può costituirsi parte civile nel relativo giudizio penale.

Art. 26.

La sorveglianza per la prevenzione degli inquinamenti delle acque marine da idrocarburi e dalle altre sostanze nocive all'ambiente marino e l'accertamento delle infrazioni alle norme relative sono affidati, sotto la direzione dei comandanti dei porti, agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria di cui all'articolo 221 del codice di procedura penale e all'articolo 1235 del codice della navigazione, nonchè al personale civile dell'Amministrazione della marina mercantile, agli ufficiali, sottufficiali e sottocapi della marina militare.

Art. 27.

La lettera *e*) dell'articolo 15 della legge 14 luglio 1965, n. 963, è abrogata.

TITOLO V

DISPOSIZIONI VARIE

Art. 28.

Al fine di adeguare l'organizzazione periferica della marina mercantile ai compiti di cui alla presente legge, in relazione alle conseguenze derivate dall'ampliamento delle acque territoriali disposte con legge 14 agosto 1974, n. 359, ed alla fissazione delle linee di base del mare territoriale disposta con il decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1977, n. 816, il Governo è delegato ad emanare, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, norme aventi valore di legge concernenti la revisione e la delimitazione delle circoscrizioni della marina mercantile, anche con riguardo alla giurisdizione degli uffici sul mare territoriale e sulle aree esterne.

Art. 29.

Al fine di adeguare le strutture centrali e periferiche del Ministero della marina mercantile ai compiti di cui alla presente legge, il Governo è delegato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della stessa, norme aventi valore di legge per la istituzione, presso l'Amministrazione centrale della marina mercantile, di un Ispettorato centrale, articolato in due divisioni, cui sarà affidato l'esercizio delle funzioni amministrative nelle materie di cui all'articolo 1 e il coordinamento dei servizi indicati nell'articolo 5 della presente legge, nonchè per il potenziamento, con nuovo personale e con altri mezzi e infrastrutture, dei compartimenti marittimi in cui hanno sede direzioni marittime, perchè svolgano anche funzioni amministrative connesse ai servizi stessi ed esercitino l'opportuno coordinamento dell'impiego dei mezzi nell'ambito delle zone marittime.

All'Ispettorato centrale sarà preposto un dirigente superiore del ruolo amministrativo del Ministero della marina mercantile.

Con lo stesso provvedimento, per le finalità di cui al precedente primo comma, verrà disposto l'aumento delle qualifiche dirigenziali per un posto nella qualifica di dirigente superiore e due posti nella qualifica di primo dirigente, nonchè l'adeguamento, da attuarsi gradualmente nell'arco di quattro anni a partire dal 1981, della consistenza organica dei ruoli delle carriere direttiva, di concetto, esecutiva, ausiliaria e del personale salariato per complessive 330 unità.

Contemporaneamente all'emanazione del provvedimento delegato di cui ai precedenti commi, il Ministro della marina mercantile provvederà a fissare con proprio decreto le piante organiche degli uffici centrali e periferici dell'Amministrazione della marina mercantile.

Alla copertura dei nuovi posti di organico si provvederà con l'utilizzazione del personale disponibile degli enti pubblici disciolti; in carenza di detto personale verranno banditi pubblici concorsi, facendo applicazione, ricorrendone i presupposti, dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077. Nei concorsi per la prima copertura dei nuovi posti di cui alla presente legge, il 20 per cento dei posti stessi potrà essere riservato a favore del personale che, alla data di entrata in vigore della presente legge, abbia con il Ministero della marina mercantile un contratto di formazione-lavoro ai sensi della legge 1° giugno 1977, n. 285.

Art. 30.

In attesa del potenziamento degli organici del personale militare delle capitanerie di porto, da attuare in sede di esame globale delle esigenze delle capitanerie medesime, il Governo è delegato nel frattempo ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, norme aventi valore di legge per adeguare la consistenza organica del personale militare delle capitanerie di porto alle immediate esigenze di cui alla presente legge, mediante incrementi organici, da realizzarsi nell'arco di quattro anni a partire dall'anno 1981, di 51 ufficiali

del ruolo normale del Corpo delle capitanerie di porto, da ripartire nei vari gradi, e di 152 sottufficiali.

Art. 31.

All'onere di lire 800 milioni, derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno 1980, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ALLEGATO

SOSTANZE NOCIVE ALL'AMBIENTE MARINO DI CUI È VIETATO LO SCARICO DA PARTE DEL NAVIGLIO MERCANTILE NEL MARE TERRITORIALE ITALIANO

Acetaldeide
Acetato di amile normale
Acetato di butile normale
Acetato di butile secondario
Acetato di 2-etossietile
Acetato di etile
Acetato di isoamile
Acetato di metile
Acetato di propile normale
Acetato di vinile
Acetilato di butile normale
Acetone
Acido acetico
Acido acrilico
Acido butirrico
Acido citrico (10%-25%)
Acido cloracetico
Acido cloridrico
Acido clorosolfonico
Acido cresilico
Acido eptanoico
Acido fluoridrico (soluzione al 40%)
Acido formico
Acido fosforico
Acido lattico
Acidi naftenici
Acido nitrico (90%)
Acido ossalico (10%-25%)
Acido propionico
Acido solforico
Acido solforico fumante (*oleum*)
Acqua ossigenata (concentrazione superiore a 60%)
Acrilato di etile
Acrilato di 2-etilesile
Acrilato di isobutile
Acrilato di metile
Acrilonitrile
Acroleina
Adiponitrile
Alchilbenzenesolfonato (catena lineare) (catena ramificata)
Alcol allilico
Alcol amilico normale
Alcol benzilico
Alcol 2-etilesilico
Alcol furfurilico
Alcol metil-amilico
Aceton-cianidrina
Alcol nonilico
Alcol propilico normale
Aldeide butirrica normale
Aldeide crotonica
Allume (soluzione al 15%)
Amminoetiletanolamina (idrossietiletilendiammina)
Ammoniaca (soluzione al 28%)
Anidride acetica
Anidride ftalica (liquefatta)
Anidride propionica
Anilina
Benzene
Bicromato di sodio (soluzione)
Bisolfuro di carbonio
Butilene glicol(i)
Butirrato di butile
Cicloesano
Cicloesanolo
Cicloesanone
Cicloesilammina
Cimene (parametilisopropilbenzene)
Cloridrine (grezze)
Clorobenzene (monocloro benzene)
Cloroformio
Cloroprene
Para-clorotoluene
Cloruro d'acetile
Cloruro d'allile
Cloruro di benzile
Cloruro di metilene
Cloruro di vinilidene
Cresoli
Creosoto
Cumene

Decaidronaftalene
Decano
Diacetonalcole
Dibromo etilene
Diclorobenzene
Dicloroetilene (o bicloroetilene)
Dicloropropene e dicloropropano (miscela di D.D. per disinfezione di terreni)
Dietilammina
Dietilbenzene (miscela di isomeri)
Dietilchetone (3 pentanone)
Dietilene glicol etere monoetilico
Dietilene triammina
Difenile e difeniletere
D-isobutil chetone
Di-isobutilene
Di-isocianato di toluilene
Di-isopropilammina
Di-metilammina (soluzione acquosa al 40%)
Di-metiletanolamina (2 dimetiletanoetanol)
Dimetilformamide
1.4 Diossano
Di-isopropanolamina
Dodecilbenzene
Epicloridrina
Esametil-diamina
Etere benzilico
Etere dicloroetilico
Etere etilico
Etere isopropilico
Etere monoetilico dell'etilen glicol (2-etossietanolo)
Etil-amil-chetono
Etilbenzene
Etilcicloesano
2-etil-3 propilacroleina
Etilendiammina
Etilen-cianidrina
Fenolo
Formaldeide (soluzione al 37%-50%)
Fosfato di tricresile
Fosforo (elementare)
Tetraidronaftalina
Idrossido di calcio (soluzione)
Idrossido di sodio
Isobutanolo (alcool iso-butilico)
Isobutiraldeide
Isoforone
Isopentano
Isoprene
Isopropanolammina
Isopropilammina
Isopropil cicloesano
Isottano
Lattato di etile
Metacrilato di butile
Metacrilato di isobutile
Metacrilato di metile
2-metil 5 etil piridina
2-metil pentene
Metil-stirene-alfa
Monocloridrina di etilene (2-cloretanolo)
Monoetanolamina
Monoisopropilamina
Monometiletanolammina
Monopropilammina (propilamina)
Morfolina
Naftalene (liquefatta)
Nitrobenzene
2-nitropropano
Nitrotoluene (ortonotrotoluene)
Nonilfenolo
Olio di canfora
Ossido di mesitile
Ottanolo normale
Pentacloretano
Pentaclorofenato di sodio (soluzione)
Pentano normale
Piombo tetraetile
Piombo tetrametile
Piridina
Potassa caustica (idrossido di potassio)
Beta-propiolattone
Propionaldeide
Sego
Stirene
Tetracloretilene (percloretilene)
Tetracloruro di carbonio
Tetracloruro di silicio
Tetracloruro di titanio
Tetraidrofurano
Tetrametilbenzene
Toluene
Trementina
Tricloretano
Tricloretilene
Trietanolammina
Trietilamina
Trimetilbenzene
Xilene (miscele di isomeri)