

(N. 2360-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA**RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE****(AFFARI ESTERI E COLONIE)****(RELATORE SANTERO)**

SUL

DISEGNO DI LEGGEpresentato dal **Ministro degli Affari Esteri**di concerto col **Ministro della Marina Mercantile**col **Ministro della Difesa**col **Ministro dei Lavori Pubblici**col **Ministro del Tesoro**e col **Ministro dell'Industria e del Commercio****COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 DICEMBRE 1957****Comunicata alla Presidenza l'8 marzo 1958**

Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, firmata a Londra il 12 maggio 1954.

ONOREVOLI SENATORI. — Dal 26 aprile al 12 maggio 1954 si è tenuta a Londra una conferenza internazionale allo scopo di provvedere alla prevenzione dell'inquinamento delle acque del mare da parte degli idrocarburi scaricati dalle navi come rifiuti o come perdite. A tal fine

si è deciso di elaborare una Convenzione internazionale che venne firmata dai rappresentanti di 20 Stati, fra cui l'Italia, sotto riserva di approvazione da parte dei rispettivi Governi.

Delle otto Raccomandazioni adottate dalla

Conferenza la più importante è la prima, cioè quella che prevede l'eliminazione completa, al più presto possibile, d'ogni discarica di idrocarburi persistenti a mare. Benchè non vi siano prove certe che il petrolio grezzo, il *fuel-oil*, l'olio Diesel pesante ed i lubrificanti persistano indefinitamente sulla superficie del mare, tuttavia è stato accertato che vi rimangono per lunghi periodi di tempo e che possono essere sospinti dalle correnti a considerevoli distanze inquinando le acque costiere e le spiagge.

Rilevanti quantità di idrocarburi persistenti sono rigettate regolarmente a mare dalle petroliere quando effettuano il lavaggio della loro cisterna e quando eliminano le loro acque di zavorra inquinate. Anche le navi da carico secco, che utilizzano abitualmente le casse bunker per imbarcare acqua di zavorra, scaricano a mare acque inquinate. Il solo metodo interamente efficace che finora si conosca per evitare l'inquinamento del mare dagli idrocarburi consiste nel proibire ogni discarica a mare di prodotti persistenti. Riconosciuto che tale proibizione è per ora irrealizzabile, la conferenza ha ritenuto di raccomandare vivamente ai governi ed a tutti gli organismi interessati di compiere ogni sforzo per creare le condizioni per arrivare alla applicazione di una interdizione totale, vegliando a che nei principali porti siano costruite le installazioni ricettive necessarie e che le navi siano munite di vasche di decantazione o separatori efficaci.

È stato convenuto anzi d'indire una nuova conferenza sull'inquinamento dopo tre anni, per riesaminare il problema alla luce dell'esperienza acquisita in seguito alla applicazione della convenzione.

La Conferenza ha inoltre raccomandato di:

a) applicare i principi della convenzione nei limiti del ragionevole e del possibile anche alle navi non sottomesse alle convenzioni;

b) favorire l'installazione di separatori efficienti a bordo delle navi;

c) mettere in servizio impianti ricettivi di residui di idrocarburi nei porti di riparazioni di navi e nei porti di carico del petrolio;

d) preparare dei manuali sui mezzi di evitare l'inquinamento delle acque del mare da idrocarburi per gli equipaggi delle navi ed il personale addetto al carico di tale prodotti;

e) prendere delle misure transitorie in attesa dell'entrata in vigore della Convenzione;

f) istituire Comitati nazionali per studiare in tutti i paesi i problemi dell'inquinamento da idrocarburi;

g) raccogliere e diffondere tramite l'apposito organo centrale informazioni d'ordine tecnico sull'inquinamento da idrocarburi.

La delegazione italiana è stata tra le delegazioni una delle più attive della conferenza ed ha contribuito notevolmente, mantenendosi sempre aderente ai criteri concordati nelle riunioni tenutesi prima della partenza presso la direzione generale della navigazione e del traffico marittimo, al raggiungimento delle conclusioni finali.

Tali conclusioni non si discostano di molto dalle soluzioni previste in quelle riunioni e rappresentano un compromesso tra il programma massimo di divieti assoluti di scarico a mare di idrocarburi persistenti, di obbligatorietà di separatori e di installazione immediata di attrezzature portuali ricettive, voluto dalla delegazione inglese spalleggiata particolarmente dalle delegazioni russa, tedesca, irlandese ed olandese, e la tesi sostenuta invece dalle delegazioni statunitense, norvegese, francese, italiana e greca per una soluzione graduale del problema, sulla base soprattutto di zone di interdizione.

La convenzione si applica (articolo II) a tutte le navi immatricolate nei paesi contraenti, ad eccezione delle navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate, delle navi utilizzate come ausiliarie della Marina da guerra, delle navi utilizzate per la pesca della balena e delle navi in servizio nei grandi laghi dell'America del Nord.

Nella convenzione si determinano le zone nelle quali deve essere proibito lo scarico degli idrocarburi persistenti. Sono stati definiti come idrocarburi persistenti: il petrolio grezzo, il *fuel-oil*, l'olio Diesel pesante ed i lubrificanti.

Per quanto riguarda le petroliere, il divieto di scarico dei residui oleosi persistenti nelle zone interdette comincerà ad avere effetto non appena la convenzione entrerà in vigore, cioè (articolo XV) 12 mesi dopo la data in cui non meno di 10 Paesi, dei quali cinque con non me-

no di 500 mila tonnellate di stazza lorda di petroliere, avranno depositato presso l'organo centrale gli strumenti di ratifica o di adesione.

La zona uniforme di proibizione prevista per le petroliere è stata stabilita in 50 miglia dalle coste con talune eccezioni di aumento o di diminuzione. Nell'Adriatico per esempio la zona di interdizione si estenderà su di una distanza di 30 miglia per un periodo di tre anni dall'entrata in vigore della convenzione e potrà in seguito essere portata a 50 miglia o mantenuta a 30 miglia di comune accordo fra l'Italia e la Jugoslavia.

Nel mare del Nord, sarà di 100 miglia dalle coste dei paesi interessati, ad eccezione delle coste norvegesi lungo le quali la zona sarà di 50 miglia.

Nell'Atlantico si estenderà sino a 30° di longitudine Ovest al largo delle coste inglesi.

Lungo gran parte delle coste dell'Australia avrà una profondità di 150 miglia. Nella convenzione e nel suo annesso A le zone sopraccennate sono minuziosamente descritte.

Per quanto riguarda le navi da carico secco le zone di proibizione non cominceranno ad avere effetto contemporaneamente alle zone stabilite per le petroliere, ma solo tre anni dall'entrata in vigore della convenzione. Intanto le navi da carico secco dovranno scaricare le acque inquinate di zavorra e le acque di lavaggio delle tanche il più lontano possibile da ogni costa. Per tali navi le zone di proibizione sono stabilite in generale in 50 miglia. Nell'Adriatico la zona sarà di 20 miglia per i primi 3 anni e potrà successivamente essere mantenuta a 20 miglia o portata a 50 miglia di comune accordo fra Italia e Jugoslavia. Nel mare del Nord la profondità sarà di 100 miglia, eccezione fatta per la Norvegia che avrà una zona di 50 miglia. Nell'Atlantico sarà di 100 miglia ad Ovest di ogni costa.

La Convenzione prevede (articolo IV) certe eccezioni particolarmente nei casi di scarico necessario per la sicurezza della nave o per evitare danni al carico, o per la salvaguardia della vita umana in mare, e nei casi di avarie o di altri analoghi accidenti. La convenzione dispone inoltre (articolo VII) che 12 mesi al più tardi dalla data di entrata in vigore della convenzione stessa le navi dovranno essere munite di dispositivi atti ad evitare che avvengano

perdite di *fuel-oil* od olio Diesel pesante nelle sentine. Ciò permetterà alle navi di svuotare le sentine in maniera normale.

È altresì importante la disposizione (articolo VIII) in base alla quale nei porti principali dovranno essere costruite adeguate attrezzature per raccogliere, senza causare ritardi anormali alle navi, i residui oleosi delle acque inquinate di zavorra e delle acque di lavaggio delle tanche.

A tal proposito ciascun Governo contraente deciderà quali porti del suo territorio dovranno essere considerati porti principali, facendone notifica all'organo centrale. Dato che le installazioni portuali non potranno essere messe in pratica prima di un certo periodo di tempo è stato stabilito che la disposizione in questione comincerà ad avere effetto dopo 3 anni dalla entrata in vigore della convenzione.

Tutte le navi alle quali si applica la convenzione dovranno (articolo IX) avere un registro degli idrocarburi nella forma stabilita nell'annesso B della convenzione. Lo scopo è quello di annotare tutte le operazioni che possono provocare scarichi di idrocarburi a mare. È previsto che le competenti autorità nei porti dei paesi contraenti ove le navi si trovino potranno ispezionare tale registro o richiedere uno stralcio, nella maniera però più sollecita possibile in modo da evitare qualsiasi ritardo alle navi.

Nei casi di scarichi a mare di idrocarburi in violazione delle norme della Convenzione, dovrà (articolo X) essere il Paese cui la nave che ha commesso l'infrazione appartiene, ad adottare a carico della stessa le misure necessarie.

Ogni conflitto tra Governi contraenti relativo all'interpretazione o all'applicazione della convenzione, quando non possa essere regolato per via di negoziati, sarà, a richiesta di una delle parti, deferito alla Corte internazionale di giustizia a meno che le parti in causa non si intendano per sottomettere la questione allo arbitraggio.

La Convenzione rimane aperta (articolo XIV) ad altri Stati che depositino l'istrumento d'accettazione all'organo centrale, che in attesa dell'entrata in vigore dell'organizzazione consultiva marittima intergovernamentale (I. M. C. O.), prevista dalla convenzione di Ginevra del 6 marzo 1948, sarà (articolo XXI) prov-

visoriamente costituito dal Governo del Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord.

L'articolo XVI prevede la modalità di un eventuale emendamento della convenzione. Ogni Governo può denunciare la convenzione dopo il primo quinquennio di applicazione (articolo XVII).

Gli articoli XVII e XIX stabiliscono rispettivamente le modalità di estensione della convenzione ai territori che gli stati contraenti rappresentano nelle relazioni internazionali e le modalità di sospensione temporanea della convenzione per i paesi coinvolti in azioni belliche.

Ritengo di particolare interesse riportare dalla relazione ministeriale le seguenti notizie circa l'estensione, l'entità e le cause del fenomeno di inquinamento lungo il litorale italiano:

a) zone litoranee lungo le quali il fenomeno dell'inquinamento si presenta con carattere di gravità e persistenza: litorale di Savona, Genova, Bari, Ravenna e Venezia;

b) zone litoranee lungo le quali il fenomeno si presenta con carattere di persistenza ma non di gravità: litorale di Livorno, Napoli, Torre del Greco, San Benedetto del Tronto, Trieste, Augusta e Porto Torres;

c) zone litoranee ove il fenomeno si presenta saltuariamente: litorale di La Spezia, Viareggio, Anzio, Vibo Valentia, Crotone, Taranto, Ancona, Palermo, Catania, Siracusa, Olbia.

Per quanto riguarda le cause dell'inquinamento esse devono attribuirsi in massima parte allo scarico a mare, in prossimità delle coste, dei residui oleosi contenuti nelle acque di lavaggio delle tanche delle navi petroliere, oltre poi allo scarico a mare dei residui oleosi contenuti nei doppi fondi e nelle santine.

Che il fenomeno in questione sia dovuto principalmente allo scarico a mare delle acque di lavaggio inquinate dalle navi cisterna sembra dimostrato dal fatto che le zone litoranee maggiormente colpite corrispondono alle zone di più intenso traffico petrolifero.

Per la prevenzione dell'inquinamento le autorità marittime finora non hanno potuto far

altro che emanare ordinanze, vietanti lo scarico a mare di residui oleosi di acque di lavaggio inquinate provenienti da tanche, sentine, doppi fondi, ecc. ad una distanza dalle coste non inferiore generalmente a 10 miglia. Zone più ampie di divieto di scarico sono state prescritte dalla capitaneria di porto di Bari in 20 miglia dal porto, dalla Capitaneria di Venezia in 20 miglia dal litorale e dalla Capitaneria di porto di Trieste in 30 miglia dal Porto. È però evidente che il problema dell'inquinamento che si va sempre più aggravando lungo le coste italiane con l'intensificarsi dei traffici petroliferi non può essere integralmente risolto, come non è stato finora risolto con provvedimenti locali, ma con provvedimenti di carattere generale. Per lo studio di tali provvedimenti è in corso di costituzione il Comitato nazionale previsto dalla risoluzione n. 7 dello atto finale della conferenza di Londra del maggio 1954.

Tenuto conto che detto Comitato nazionale dovrà affrontare e risolvere questioni giuridiche, amministrative, economiche e tecniche interessanti i settori portuali, armatoriali e petroliferi, saranno chiamati a farne parte i rappresentanti dell'Amministrazione centrale della Marina mercantile, degli Enti portuali di Genova, Napoli e Venezia, di altri porti di maggior traffico petrolifero come ad esempio Livorno, Bari, Ravenna, Trieste, Augusta, dell'armamento nazionale sia libero che sovvenzionato, dell'Ente nazionale idrocarburi e della Unione petrolifera italiana.

Agli oneri derivanti dalla Convenzione si farà fronte (articolo 3 del disegno di legge) con stanziamenti del bilancio dei lavori pubblici, fatta eccezione per le opere e i servizi necessari nelle zone riservate al naviglio militare, per i quali si provvederà con stanziamenti nel bilancio del Ministero della difesa.

L'importanza igienica e sociale di evitare inquinamenti delle acque che bagnano le coste italiane è tale che la terza Commissione permanente unanime invita il Senato ad autorizzare il Presidente della Repubblica ad accettare questa Convenzione internazionale.

SANTERO, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad accettare la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, firmata a Londra il 12 maggio 1954.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione indicata nell'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo XV della Convenzione stessa.

Art. 3.

Agli oneri derivanti dalla Convenzione indicati nell'articolo 1 si farà fronte con gli stanziamenti del capitolo 58 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1957-58 e corrispondenti degli esercizi successivi, fatta eccezione per quelle opere e servizi necessari nelle zone riservate al naviglio militare per i quali la relativa spesa farà carico alle dotazioni del capitolo 140 dello stato di previsione del Ministero della difesa per il detto esercizio 1957-58 e corrispondenti degli esercizi successivi.