

## Capitolo II

### Lo Stato del porto negli strumenti internazionali relativi all'inquinamento marino e alla sicurezza marittima

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Lo Stato del porto negli strumenti internazionali sulla prevenzione dell'inquinamento marino. – 2.1 L'inquinamento da idrocarburi: la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento del mare da idrocarburi del 1954. – 2.2 (*Segue*) La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973. – 2.3 (*Segue*) La Convenzione internazionale sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi del 1990. – 2.4 L'inquinamento da scarichi in mare: la Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre sostanze del 1972 e il Protocollo del 1996. – 2.5 (*Segue*) La Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marittimo da scarico da navi ed aeromobili del 1972 e la Convenzione per la protezione dell'ambiente marino dell'Atlantico nord-orientale del 1992. – 2.6 La Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi anti-vegetativi nocivi sulle navi del 2001. – 2.7 Convenzioni regionali sulla protezione dell'ambiente marino. – 2.8 L'inquinamento biologico: la Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti del 2004. – 2.9 (*Segue*) Le Linee guida sull'inquinamento biologico. – 2.10 La Convenzione internazionale per un riciclaggio sicuro delle navi e compatibile con l'ambiente del 2009. – 3. Lo Stato del porto nelle convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima. – 3.1 La Convenzione internazionale sulle linee di carico del 1966. – 3.2 La Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974. – 3.3 La Convenzione internazionale sui campioni di addestramento, della certificazione e della sorveglianza per i marinai del 1978 e la Convenzione internazionale su campioni di addestramento, della certificazione e della sorveglianza per i marinai dei pescherecci del 1995. – 3.4 Il Protocollo di Torremolinos del 1993. – 3.5 La Convenzione internazionale sulla sicurezza dei container del 1972. – 4. Lo Stato del porto e la *security*. – 4.1 Il Codice ISPS. – 4.2 Altri strumenti pertinenti in materia di *security*. – 5. Lo Stato del porto e altri strumenti internazionali relativi alla navigazione. – 6. Il contributo dell'Organizzazione marittima internazionale in materia di controllo dello Stato del porto. – 6.1 Le Procedure sul controllo dello Stato del porto 2011. – 6.2 Il Codice per l'implementazione degli strumenti vincolanti dell'Organizzazione marittima internazionale. – 6.3 Sviluppi recenti in seno ai comitati e sotto-comitati.

#### 1. Premessa

Tanto l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite che l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) ribadiscono costantemente l'importanza dello Stato del porto ai fini dell'implementazione degli strumenti internazionali relativi alla prevenzione dell'inquinamento marino e alla salvaguardia della sicurezza marittima,

anche se in via complementare alla responsabilità principale dello Stato di bandiera<sup>1</sup>.

I primi tentativi di regolazione, sul piano internazionale, delle attività connesse all'inquinamento marino risalgono alla fine del XIX° secolo<sup>2</sup>; la prima disciplina generale in materia è stata posta dalla Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958, i cui articoli 24 e 25 prevedono l'obbligo per ciascuno Stato, tenendo conto delle disposizioni convenzionali già esistenti, di emanare prescrizioni intese ad evitare l'inquinamento delle acque da idrocarburi, da condotte sottomarine o da rifiuti radioattivi ovvero risultante dall'esplorazione o sfruttamento del fondo e sottofondo marino, nonché di cooperare con gli organismi internazionali esistenti al fine di adottare provvedimenti intesi a prevenire e reprimere l'inquinamento delle acque da materiali radioattivi o da altri agenti nocivi<sup>3</sup>. La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 ha poi stabilito una vera e propria «disciplina-quadro» in materia di inquinamento marino nella sua parte XII<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Cfr. IMO Doc. A 27/Res.1054(27), 20 December 2011, *Resolution A.1054(27) Adopted on 30 November 2011 (Agenda item 9), Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments 2011*, par. 51; UN Doc. A/66/70/Add.1, 11 April 2011, *Oceans and the law of the sea. Report of the Secretary-General. Addendum*, paragrafi 274 e 285; A/RES/65/37, 17 March 2011, *Resolution adopted by the General Assembly, Oceans and the law of the sea*, paragrafi 122-123; v. anche A/RES/64/71, 12 March 2010, *Resolution adopted by the General Assembly. Oceans and the law of the sea*, par. 108; A/RES/63/111, 12 February 2009, *Resolution adopted by the General Assembly. Oceans and the law of the sea*, par. 94; A/RES/62/215, 14 March 2008, *Resolution adopted by the General Assembly. Oceans and the law of the sea*, par. 78; A/RES/61/222, 16 March 2007, *Resolution adopted by the General Assembly. Oceans and the law of the sea*, par. 71.

<sup>2</sup> Il principio della libertà degli spazi marini nelle zone di mare poste oltre una determinata fascia marittima considerata «territoriale» ha per lungo tempo frenato gli Stati dal regolare lo sfruttamento dell'ambiente marino e delle sue risorse (TESAURO G., *L'inquinamento marino nel diritto internazionale*, Milano, 1971, pp. 40-41). Fra i primi testi relativi alla protezione dell'ambiente figurano una serie di accordi bilaterali sulla protezione delle acque frontaliere dall'inquinamento, mentre presentano un carattere più propriamente ecologista la *Convention relative to the Preservation of Fauna and Flora in their Natural State* del 1933 e la *Convention on Nature Protection and Wild Life Preservation in the Western Hemisphere* del 1940 (KISS A., BEURIER J.-P., *Droit international de l'environnement*, Quatrième éd., Paris, 2010, p. 38).

<sup>3</sup> *Convention on the High Seas*, Geneva, 29 April 1958, United Nations, *Treaty Series*, vol. 450, p. 82. Rinviando sostanzialmente alle prescrizioni che gli Stati intendono adottare, tali norme non si sono rivelate adeguate per prevenire e reprimere l'inquinamento marino (TESAURO G., *op. cit. supra* n. 2, p. 57; CARBONE S. M., *Trasporto di idrocarburi, inquinamento marino e conflitti di "giurisdizione" tra Stato della bandiera e Stato costiero: recenti tendenze evolutive*, in *Dir. Mar.*, 1973, p. 191; DUPUY R.-J., VIGNES D., *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. 1, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1991, p. 1151; KISS A., BEURIER J.-P., *op. cit. supra* n. 2, p. 205).

<sup>4</sup> La Convenzione di Montego Bay è stata definita come una *framework convention* (IMO Doc. LEG/MISC.7, 19 January 2012, *Study by the Secretariat of the International Maritime Organization (IMO). Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, p. 8) o *umbrella-convention* (DUPUY R.-J., VIGNES D., *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. 2, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1991, p. 1186 e p. 1193; BLANCO-BAZÁN A., *Law of the Sea and Maritime Law in the Treaties Adopted at the International Maritime Organization*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, vol. I, Genova, 2010, p. 167) nella misura in cui l'implementazione di alcune sue norme, dal contenuto generico, necessita la conclusione di ulteriori accordi internazionali tecnici. Alcune di queste convenzioni saranno analizzate nel Cap. II,

A fronte dell'eterogeneità delle forme di inquinamento marino<sup>5</sup> sono state concluse molteplici convenzioni settoriali aventi natura tecnica. La regolamentazione ha riguardato principalmente l'inquinamento delle acque causato da incidenti marittimi o scarichi operativi delle navi, le cui conseguenze sono particolarmente nocive per la flora e la fauna marine, specialmente nelle aree adiacenti alla costa o agli estuari<sup>6</sup>; a tale riguardo l'OMI si è imposta, a partire dagli anni'50, come forum privilegiato per la negoziazione di strumenti internazionali, la cui conclusione ha spesso fatto seguito ai danni provocati da gravi incidenti marittimi, come quello della petroliera *Torrey Canion* nel 1967<sup>7</sup>. In epoca più recente l'attenzione è stata limitatamente al ruolo da esse assegnato allo Stato di approdo delle navi. Una disciplina generale dell'inquinamento marino è prevista anche in alcune convenzioni regionali, limitatamente alle rispettive aree di competenza (KISS A., BEURIER J.-P., *op. cit. supra* n. 2, p. 206).

<sup>5</sup> In funzione della sua origine è possibile distinguere l'inquinamento marino derivante da navi, da fonti terrestri, da immersioni in mare, da fonti atmosferiche o trans-atmosferiche, nonché da attività relative al fondo marino (HAKAPÄÄ K., *Marine Pollution in International Law. Material Obligations and Jurisdiction*, Helsinki, 1981, pp. 40-58); altre classificazioni tengono conto della sua origine (inquinamento marino, tellurico o atmosferico), dell'agente inquinante (inquinamento batteriologico, chimico, radioattivo, termico, meccanico) o delle sue modalità di realizzazione (inquinamento accidentale o volontario) (KISS A., BEURIER J.-P., *op. cit. supra* n. 2, pp. 203-204). La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare identifica sei forme di inquinamento marino: da fonti terrestri, da attività relative al fondo marino soggette alla giurisdizione nazionale, da attività condotte nell'Area, da immissione, provocato da navi, di origine atmosferica e transatmosferica (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 10 December 1982, United Nations, *Treaty Series*, vol. 1833, p. 3, articoli da 207 a 212).

<sup>6</sup> FERONE A., *Le convenzioni internazionali sull'inquinamento del mare da idrocarburi*, in *Riv. dir. int.*, p. 95; MITCHELL R. B., *Intentional Oil Pollution at Sea. Environmental Policy and Treaty Compliance*, Cambridge, 1994, p. 69; TAN A. K.-J., *Vessel-Source Marine Pollution*, Cambridge, 2006, pp. 3-4; MEESE S. A., *When Jurisdictional Interests Collide: International, Domestic and State Efforts to Prevent Vessel Source Oil Pollution*, in *Oc. Dev. Int. Law*, 1983, pp. 74-81. Gli incidenti possono essere provocati, per esempio, da deficienze strutturali o meccaniche della nave o da collisioni in mare; il loro impatto ambientale dipende dal tipo di greggio trasportato, dalle specifiche circostanze dell'evento, ma le conseguenze sono generalmente peggiori se lo sversamento interessa zone marittime adiacenti alla costa. Gli scarichi operativi rappresentano una parte significativa delle immissioni totali di idrocarburi nell'ambiente marino e producono conseguenze analoghe a quelle derivanti dallo sversamento di petrolio greggio; poiché in mare aperto il petrolio tende ad evaporare e a disperdersi dopo alcune settimane, le conseguenze sono meno negative se gli scarichi avvengono in forma diluita rispetto a quelli accidentali (GESAMP (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection), *Pollution in the Open Ocean: A Review of assessments and related studies*, Rep. Stud. GESAMP No. 79, 2009, p. 35; consultabile nel sito [www.gesamp.org](http://www.gesamp.org)).

<sup>7</sup> L'esigenza di disciplinare il risarcimento dei danni causati dalle fuoriuscite di petrolio, per esempio, si è imposta all'attenzione della comunità internazionale in seguito all'incidente dell'*Amoco Cadiz*, la petroliera liberiana affondata al largo della Bretagna il 16 marzo 1978 (DUPUY R.-J., VIGNES D., *op. cit. supra* n. 3, p. 1162 ss). Esempio è anche il caso della *Torrey Canion*, arenatasi il 18 marzo 1967 al largo delle coste della Cornovaglia provocando lo sversamento in mare di circa 120.000 tonnellate di greggio e gravi danni per le coste francesi ed inglesi; il Consiglio dell'Organizzazione marittima consultiva internazionale (IMCO), riunitosi immediatamente in via straordinaria, individuava le questioni tecniche e giuridiche sollevate da tale episodio, elaborava un programma di lavoro articolato intorno a diciotto punti ed istituiva un comitato giuridico *ad hoc* incaricato di valutare l'elaborazione di strumenti giuridici volti a prevenire nuovi episodi di inquinamento marino, approntare rimedi pratici per far fronte agli sversamenti già occorsi e, infine, analizzare la disciplina internazionale vigente in materia di inquinamento marino in vista di una sua

rivolta anche verso altre forme di inquinamento marino, come quello provocato dalle acque di zavorra o dall'utilizzazione dei sistemi anti-vegetativi, dall'insediamento di organismi viventi e patogeni sulle superfici esterne o dal riciclaggio delle navi. Avremo modo di osservare nel prosieguo di questo capitolo come tutti questi strumenti contemplino il controllo dello Stato del porto sulle navi quale meccanismo complementare alla giurisdizione dello Stato di bandiera, per contribuire a garantire l'applicazione della normativa posta in essere.

Il controllo in porto è stato esteso anche alle questioni inerenti la sicurezza marittima, nella sua accezione di *safety*, contribuendo a formare una «rete di sicurezza» cui anche lo Stato di bandiera, le società di classificazione e le assicurazioni marittime prendono parte<sup>8</sup>. La salvaguardia della vita umana in mare, la prevenzione delle collisioni internazionali, il trasporto di merci pericolose, la misurazione della stazza delle navi, il trasporto delle linee di carico o la facilitazione del traffico marittimo internazionale costituiscono altrettante questioni oggetto di convenzioni internazionali tecniche, nell'ambito delle quali lo Stato del porto concorre, secondo modalità analoghe, a rendere efficace il sistema di attuazione delle norme e degli standard posti in essere<sup>9</sup>. Tale estensione ha riguardato, in epoca

---

futura modifica (IMCO Doc. C/ES. III/5, *Conclusions of the Council in the Action to be taken on the problems brought to light by the loss of the "Torrey Canion"*, 8 May 1967). Nel novembre 1968 l'Assemblea IMCO approvava alcune risoluzioni e raccomandazioni in materia e convocava una conferenza diplomatica internazionale per l'elaborazione di uno strumento internazionale inteso a contrastare il fenomeno dell'inquinamento marino, terrestre e aereo, derivante da navi (IMCO Doc. A/ES.IV/Res.171, *Convening of a Conference on "Torrey Canion" Matters*, 28 November 1968). A conclusione di tale processo sono state adottate tre importanti convenzioni, segnatamente la Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidenti marittimi del 1969, la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1969 e la Convenzione internazionale istitutiva di un Fondo internazionale di indennizzo per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1971. Sull'incidente della *Torrey Canion* e le sue conseguenze sul piano giuridico cfr. NANDA V. P., *The "Torrey Canion" Disaster: Some Legal Aspects*, in *Denver Law Journ.*, 1967, pp. 400-425; BROWN E. D., *The Lessons from the Torrey Canion*, in *Current Legal Problems*, 1968, pp. 113-136; QUENEUDEC J.-P., *L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer*, in *Ann. fr. dr. int.*, 1968, pp. 701-718; SPINEDI M., *Problemi di diritto internazionale sollevati dal naufragio della "Torrey Canion"*, in *Riv. dir. int.*, 1967, pp. 653-674; JUDAL., *IMCO and the Regulation of Ocean Pollution From Ships*, in *Int. Comp. Law Quart.*, 1977, pp. 558-584.

<sup>8</sup> L'espressione *Safety network* è di ÖZÇAYIR Z. O., *Port State Control*, London, 2004, 2<sup>nd</sup>ed., pp. 93-94.

<sup>9</sup> La salvaguardia della sicurezza marittima costituisce il settore originario di intervento dell'OMI fin dalla sua creazione nel 1958; oltre ad essere attivamente coinvolta in attività normative relative alla protezione dell'ambiente marino e della sicurezza marittima, l'OMI incoraggia l'osservanza dei requisiti internazionali esistenti, promuove e supporta iniziative di cooperazione regionale, come i memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto (ANDERSON D., *The Roles of Flag States, Port States, Coastal States and International Organisations in the Enforcement of International Rules and Standards Governing the Safety of Navigation and the Prevention of Pollution from Ships under*

relativamente recente, anche il settore della *security*, vale a dire la prevenzione di atti criminosi (per esempio atti terroristici, di pirateria o di rapina) suscettibili di arrecare danno alla sicurezza dei trasporti marittimi, delle navi e delle persone, di cui esamineremo gli strumenti giuridici pertinenti<sup>10</sup>.

## **2. Lo Stato del porto negli strumenti internazionali sulla prevenzione dell'inquinamento marino**

### **2.1 L'inquinamento da idrocarburi: la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento del mare da idrocarburi del 1954**

L'esigenza di limitare gli scarichi delle navi è stata percepita dalla comunità internazionale fin dalla prima metà del XX° secolo<sup>11</sup>, ma il primo strumento internazionale specialmente relativo alle immissioni volontarie di idrocarburi è costituito dalla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento del mare da idrocarburi (c.d. Convenzione OILPOL) del 1954, come successivamente emendata<sup>12</sup>. La Convenzione OILPOL stabilisce un divieto generale di effettuare

---

*the UN Convention on the Law of the Sea and Other International Agreements*, in *Sing. Journ. Int. Comp. Law*, 1998, p. 576). Le convenzioni adottate in seno all'OMI sono caratterizzate da una struttura analoga, in base alla quale il testo della convenzione concerne questioni di ordine generale, come l'ambito di applicazione, la giurisdizione o l'entrata in vigore dello strumento, mentre le norme tecniche, recanti standard internazionali nella materia considerata, sono contenute in uno più allegati. Gli Stati membri dell'OMI, parti a tali convenzioni, sono tenuti a dare attuazione alle norme e agli standard tecnici ivi contenuti, una volta entrati in vigore (KASOULIDES G. C., *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, Dordrecht/Boston/London, 1993, pp. 49-50).

<sup>10</sup> La sicurezza marittima costituisce una delle priorità dell'OMI per il periodo 2010-2015 (IMO Doc. A 26/Res.1011, 18 January 2010, *Resolution A.1011(26). Adopted on 26 November 2009 (Agenda item 8). Strategic Plan for the Organization (for the Six-Year Period 2010 to 2015)*, SD 5 dell'Allegato). Fra i principali obiettivi da realizzare entro il 2015 figura anche il rafforzamento della sicurezza dei trasporti marittimi, la riduzione degli atti di pirateria e di rapina commessi contro le navi, nonché del numero di incidenti correlati al trasporto di passeggeri clandestini (*ibidem*, SD 6 dell'Allegato).

<sup>11</sup> Nel corso della Conferenza preliminare sull'inquinamento da idrocarburi delle acque navigabili, tenutasi a Washington dall'8 al 16 giugno 1926, fu elaborato un progetto di convenzione volto ad istituire zone marittime in cui gli scarichi fossero vietati, ma tale iniziativa non ricevette alcun seguito da parte degli Stati (TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, pp. 107-108; per un commento di tale iniziativa cfr. *Am. Journ. Int. Law*, 1926, pp. 555-557). Ulteriori tentativi finalizzati all'adozione di un piano internazionale di misure per contrastare l'inquinamento derivante da sostanze oleose furono compiuti nell'ambito della Società delle Nazioni e da parte degli Stati Uniti (GOLD E., *The Control of Marine Pollution from Ships: Responsibilities and Rights*, in *Marine Research Series*, July 1986, No. 12, p. 1). La questione fu successivamente affrontata anche dalla Commissione di diritto internazionale nel corso delle Conferenze delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1958 e del 1960 (TESAURO G., *op. cit. supra* n. 2, p. 55).

<sup>12</sup> *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*, London, 12 May

scarichi di idrocarburi e limita gli scarichi consentiti a determinate condizioni, prevede standard relativi all'equipaggiamento e alla costruzione delle navi per diminuire il volume dei residui oleosi e la creazione di adeguati impianti portuali di raccolta<sup>13</sup>. Sebbene sia stata sostituita dalla Convenzione MARPOL del 1973 nelle relazioni tra Stati parti ad entrambi gli strumenti, è interessante dare atto del ruolo che essa attribuisce allo Stato di approdo delle navi.

Ai sensi dell'art. IX, par. 5, le autorità portuali degli Stati parti hanno la facoltà di ispezionare le navi di altri Stati parti presenti in porto per verificare il registro degli idrocarburi, effettuare una copia conforme di una voce del registro e richiedere al capitano di certificarne l'autenticità, senza causare alcun ritardo<sup>14</sup>. Nella prassi, tale potere di ispezione si è spesso rivelato di scarsa utilità, sia a causa della facilità con cui i membri dell'equipaggio possono falsificare i dati del registro, sia a

---

1954, United Nations, *Treaty Series*, vol. 327, p. 3; in vigore dal 26 luglio 1958. Il testo inglese della Convenzione, così come emendata nel 1962 e nel 1969, è riprodotto in *Int. Leg. Mat.*, 1970, p. 1 ss. In Italia la Convenzione è stata resa esecutiva con Legge 23 febbraio 1961, n. 238, *Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, firmata a Londra il 12 maggio 1954*, in *G.U.* 18 aprile 1961, n. 96. Gli emendamenti dell'11 aprile 1962 sono entrati in vigore il 18 maggio 1967 e il 28 giugno 1967 (resi esecutivi in Italia con Legge 14 gennaio 1970, n. 94, *Accettazione ed esecuzione degli emendamenti alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi del 12 maggio 1954, e ai relativi annessi A e B, adottati a Londra l'11 aprile 1962*, in *G.U.* 27 marzo 1970, n. 78), mentre quelli del 21 ottobre 1969 sono entrati in vigore il 20 gennaio 1978 (resi esecutivi in Italia con Legge 5 giugno 1974, n. 341, *Accettazione ed esecuzione degli emendamenti alla convenzione internazionale per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi del 12 maggio 1954, adottati a Londra il 21 ottobre 1969*, in *G.U.* 13 agosto 1974, n. 212). Gli emendamenti del 12 ottobre 1971 riguardavano la protezione della Grande Barriera d'Australia mentre quelli del 15 ottobre 1971 recavano limitazioni alla dimensione massima delle cisterne delle petroliere, al fine di evitare qualunque rischio di grave inquinamento ambientale derivante da incidenti implicanti una petroliera (entrambi pubblicati in *Int. Leg. Mat.*, 1972, p. 267 ss).

<sup>13</sup> BIRNIE P. W., BOYLE A. E., REDGWELL C., *International Law and the Environment*, 3<sup>rd</sup> ed., Oxford, 2009, p. 403. Sia la Convenzione OILPOL del 1954 che la sua versione emendata del 1962 hanno adottato il sistema delle c.d. zone di divieto, vale a dire aree di mare comprese entro 50 miglia dalla costa nelle quali è vietato lo scarico di idrocarburi e altre miscele, oltre una determinata quantità, fatta eccezione per alcune specifiche aree geografiche (BROWN E. D., *The Legal Regime of Hydrospace*, London, 1971, pp. 131-133). In seguito agli emendamenti del 1969 è stato invece introdotto un divieto assoluto di scaricare idrocarburi e altre miscele in mare, se non rispettando le condizioni previste in materia di rotta, volume di scarico, percentuale di petrolio contenuta e distanza dalla costa (art. III); la violazione del divieto è dunque definita sulla base di criteri spaziali e quantitativi (MITCHELL R. B., *op. cit. supra* n. 6, p. 152; BROWN E. D., *ibidem*, pp. 137-138 e pp. 148-149). Per un commento della Convenzione OILPOL cfr. TESAURO G., *op. cit. supra* n. 2, pp. 58-65; FERONE A., *op. cit. supra* n. 6, pp. 98-111; KOJANEC G., *Equilibre écologique et pollution de la mer. Données d'une réglementation internationale*, in *Com. Int.*, 1971, pp. 391-396.

<sup>14</sup> L'obbligo di conservare un registro degli idrocarburi a bordo, nel rispetto delle forme specificate nell'Allegato, grava sulle navi che impiegano gli idrocarburi come combustibile, su quelle cui si applica la Convenzione e su ogni nave cisterna. Si tratta tuttavia di un potere di controllo di cui lo Stato del porto è già titolare ai sensi del diritto internazionale generale (FRANCKX E., *Vessel-source pollution and coastal state jurisdiction: General framework*, in *South Afr. Yearb. Int. Law*, 1999, p. 6).

causa della riluttanza manifestata da alcuni Stati di approdo nel condurre simili ispezioni<sup>15</sup>.

Lo Stato del porto ha altresì la facoltà di comunicare per scritto ogni informazione relativa alle infrazioni commesse da una nave straniera al suo Stato di bandiera, affinché quest'ultimo possa adottare misure opportune ed eventualmente avviare procedimenti sul piano interno<sup>16</sup>. Tali informazioni possono risultare sia dall'avvistamento in mare di navi intente ad effettuare scarichi, sia dalle prove acquisite nel corso delle ispezioni in porto. L'Assemblea dell'OMI ha inoltre esortato gli Stati ad avviare indagini contro le navi battenti bandiera di Stati parti presenti nei loro porti se, in base alle informazioni ricevute da qualunque Stato, tali imbarcazioni sono coinvolte nello sversamento in mare di idrocarburi o nella violazione delle norme della Convenzione; il rapporto sull'esito dell'inchiesta deve in tal caso essere inviato allo Stato che per primo abbia riferito la violazione e allo Stato di bandiera affinché quest'ultimo possa aprire procedimenti interni<sup>17</sup>.

Il sistema di attuazione della Convenzione, lasciato praticamente inalterato sia dagli emendamenti del 1962 che da quelli del 1968, nonostante le proposte alternative avanzate da alcune delegazioni<sup>18</sup>, si fonda dunque sulla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera per ogni violazione commessa dalle sue navi e su quella concorrente dello Stato costiero limitatamente alle infrazioni occorse nelle zone di mare sottoposte alla sua giurisdizione<sup>19</sup>. Secondo uno studio condotto sul

---

<sup>15</sup> TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 113; VIGNES D., *Le navire et les utilisations pacifiques de la mer. La juridiction de l'Etat du port et le navire en droit international*, in *Le navire en droit international: colloque de Toulon*, Paris, 1992, p. 133: «s'agit-il vraiment d'un contrôle que de se faire montrer un registre, d'en prendre copie, de ne pouvoir rien vérifier...et de rendre compte à l'Etat du pavillon?».

<sup>16</sup> Art. X, par. 1. Sul punto cfr. TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 113; BROWN E. D., *The Prevention of Marine Pollution by Oil from Ships: Competence to Establish Standards and Competence to Enforce Standards*, in *Current Legal Problems*, 1975, p. 202.

<sup>17</sup> IMO Resolution A.151(ES.IV), 26 November 1968, *Detection of Offences Against and Enforcement of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954*.

<sup>18</sup> In occasione della Conferenza di revisione del 1962 fallirono i tentativi delle delegazioni francese e britannica di conferire allo Stato del porto maggiori poteri di ispezione, segnatamente il diritto di ispezionare le navi in porto rispetto alle quali esistessero prove evidenti di una violazione della Convenzione o, addirittura, il diritto di ispezionare qualunque nave approdata (TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 117; M'GONIGLE R. M., ZACHER M. W., *Pollution, Politics, and International Law*, Berkeley, Los Angeles, London, 1979, p. 221). Nel corso della Conferenza di revisione del 1968 fu inoltre rigettata la proposta francese di imporre un obbligo, a carico di tutti gli Stati parti, di ispezionare le navi approdate in relazione alla commissione di scarichi illeciti; fu invece accolta, sebbene mediante una mera risoluzione non vincolante dell'Assemblea, la proposta britannica di conferire allo Stato del porto il potere di ispezionare le navi rispetto alle quali fossero state ricevute prove evidenti in merito alla commissione di un'infrazione (TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 125).

<sup>19</sup> CARBONE S. M., *op. cit. supra* n. 3, p. 192; LOWE A. V., *The Enforcement of Marine*

periodo 1975-1981, gli Stati parti del porto avrebbero esercitato con frequenza la loro giurisdizione in merito a violazioni commesse nelle acque territoriali dello Stato costiero di appartenenza e, tanto sul piano quantitativo che su quello qualitativo, le pene inflitte dallo Stato del porto sarebbero state più severe di quelle dello Stato della bandiera<sup>20</sup>; trattandosi tuttavia di infrazioni occorse entro la giurisdizione dello Stato sembra più corretto ravvisare in tali ipotesi l'esercizio della giurisdizione di attuazione dello Stato costiero. Il potere di incriminazione, rispetto alle violazioni commesse oltre la giurisdizione dello Stato costiero, resta infatti una prerogativa dello Stato della bandiera, in virtù del principio della giurisdizione esclusiva che quest'ultimo esercita sulle proprie navi<sup>21</sup>. In relazione a tali violazioni, lo Stato del porto gode della mera facoltà di acquisire prove e di trasmettere quest'ultime allo Stato di bandiera, affinché quest'ultimo apra un procedimento a carico dell'armatore o del capitano sulla base del proprio diritto interno<sup>22</sup>.

---

*Pollution Regulations*, in *San Diego Law Review*, 1975, p. 629; TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 125. La Convenzione OILPOL costituisce un esempio della c.d. prima generazione di strumenti internazionali sulla tutela dell'ambiente marino, in cui «gli obblighi, rispetto ai poteri, rivestono carattere strettamente reciproco ed individuale» (LEANZA V., *Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo*, 1993, p. 487) in quanto articolati intorno alla contrapposizione fra interessi dello Stato della bandiera e quelli dello Stato costiero (ANGELONI M. M., SENESE A., *Profili applicativi dei principali istituti del nuovo diritto del mare*, 2 ed., Bari, 2001, p. 79). Rispetto alle violazioni commesse entro il mare territoriale, lo Stato costiero ha il diritto di condurre inchieste ed avviare procedimenti, sulla base della propria legislazione interna, nei confronti del capitano della nave straniera sorpresa a effettuare scarichi illeciti in tale parte di mare, conformemente a quanto già previsto dal diritto internazionale generale (art. XI).

<sup>20</sup> DEMPSEY P. S., *Compliance and Enforcement in International Law – Oil Pollution of the Marine Environment by Ocean Vessels*, in *Northwestern Journ. Int. Law Business*, 1984-1985, p. 537. Probabilmente ciò deriva dalla maggiore facilità con cui lo Stato del porto è in grado di acquisire prove, nonché dall'esigenza di preservare il proprio ambiente marino e, indirettamente, gli innumerevoli interessi economici in gioco, specialmente quelli portati avanti dall'industria della pesca e del turismo (*ibidem*, p. 538).

<sup>21</sup> Art. VI, par. 1. TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 117; TESAURO G., *op. cit. supra* n. 2, p. 63; LEGATSKI R. A., *Port State Jurisdiction Over Vessel-Source Marine Pollution*, in *Harvard Env. Law Rev.*, 1977, pp. 452-453; FERONE A., *op. cit. supra* n. 6, p. 104; KOJANEC G., *op. cit. supra* n. 13, p. 394 (osserva l'a., tuttavia, che «d'autre part, on réalise une forme de contrôle international à l'égard des situations objet de réglementation, effectué par chaque Etat, qui se trouve donc à agir en fonction d'intérêts de la Communauté internationale dans son ensemble. C'est un aspect du dédoublement fonctionnel nécessaire en la matière, qui toutefois n'est pas suffisant en soi pour une discipline adéquate étant donné les limites dans lesquelles il peut être exercé en fonction du principe de la liberté de la haute mer»).

<sup>22</sup> MITCHELL R. B., *op. cit. supra* n. 6, p. 150. I deboli poteri di attuazione conferiti allo Stato del porto costituiscono una dei fattori che hanno condotto allo scarso successo della Convenzione OILPOL (TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 126); anche gli Stati di bandiera si sono mostrati poco propensi ad esercitare la propria giurisdizione di attuazione, in parte a causa delle difficoltà di acquisizione delle prove necessarie ad avviare procedimenti interni (MITCHELL R. B., *op. cit. supra* n. 6, p. 150). Determinante è stato anche l'esiguo numero di ratifiche della Convenzione, soprattutto se si tiene conto del fatto che la Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958, applicabile anche agli Stati non parti alla Convenzione OILPOL, obbliga le Parti a «tenere conto» delle convenzioni internazionali esistenti, ma non a dare loro attuazione (BIRNIE P. W., BOYLE A. E., REDGWELL C.,



Al pari di ogni altra Parte, anche lo Stato del porto o costiero è tenuto, ai sensi dell'art. VI, par. 3, ad informare l'OMI delle infrazioni occorse all'interno delle acque interne o territoriali e delle pene eventualmente comminate<sup>23</sup>. Un'analisi dei rapporti presentati è stata iniziata dal Segretariato dell'Organizzazione solo a partire dal 1981 per il periodo compreso fra il 1977 e il 1981 e ha rivelato un'alta percentuale di inchieste condotte dagli Stati del porto o costieri rispetto alle violazioni commesse nelle aree sotto la rispettiva giurisdizione, a fronte di un esiguo numero di procedimenti da parte degli Stati della bandiera; i rapporti relativi allo Stato del porto provenivano principalmente dai Paesi industrializzati, mentre la mancanza di risorse amministrative ha spesso impedito agli Stati membri del Gruppo dei 77 di porre in essere un sistema di ispezioni efficace e di divulgare informazioni all'OMI e agli Stati di bandiera<sup>24</sup>.

Infine, ai sensi dell'art. VIII, ogni Parte contraente è tenuta ad adottare le misure necessarie per promuovere la creazione, nei propri porti, di punti di carico degli idrocarburi e di porti adibiti alla riparazione delle navi, nonché di installazioni atte a raccogliere i residui e le miscele di idrocarburi il cui scarico è vietato. L'ambito di applicazione di tale obbligo è più ampio di quanto previsto nella versione originaria della Convenzione, in quanto concerne qualunque tipo di nave, sia essa o meno una petroliera, presente nei porti principali ovvero nei terminali portuali o cantieri navali non destinati al carico di idrocarburi<sup>25</sup>; il suo contenuto materiale è nondimeno meno stringente di quello originario<sup>26</sup>.

---

*op. cit. supra* n. 13, p. 403).

<sup>23</sup> KASOULIDES G. C., *The Port State Enforcement Regime Through International Organizations*, in SOONS A. H. A. (ed.), *Implementation of The Law of The Sea Convention Through International Institutions*, Honolulu, 1990, p. 439.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> Gli Stati erano inizialmente tenuti solo a promuovere la creazione di simili installazioni (TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, pp. 116-117; MITCHELL R. B., *op. cit. supra* n. 6, p. 87).

<sup>26</sup> Originariamente, l'art. VIII prevedeva un vero e proprio obbligo di assicurare la presenza, in ogni porto principale, di impianti portuali ad uso delle navi non petroliere, sebbene restassero delle ambiguità in merito ai soggetti gravati da tale obbligo; la creazione di impianti portuali ad uso delle navi petroliere formava invece oggetto di una mera raccomandazione rivolta alle compagnie portuali e dei cantieri navali, inclusa in una risoluzione della conferenza, ai sensi della quale: «As from a date three years after the present Convention comes into force in respect of any of the territories of a Contracting Government, that Government shall ensure the provision in each main port in that territory of facilities adequate for the reception, without causing undue delay to ships, of such residues from oily ballast water and tank washings as would remain for disposal by ships, other than tankers, using the port, if the water had been separated by the use of an oily-water separator, a settling tank or otherwise. Each Contracting Government shall from time to time determine which ports are the main ports in its territories for the purposes of this Article, and shall notify the Bureau in writing accordingly indicating whether adequate reception facilities have been installed» (TAN A. K.-J., *op.*

## 2.2 (Segue) La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973

La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (c.d. Convenzione MARPOL) del 1973, conosciuta anche come «Convenzione MARPOL 73/78» in virtù del Protocollo di emendamento concluso nel 1978, disciplina tutti gli aspetti connessi all'inquinamento marino derivante dalle navi, ad esclusione di quello provocato dall'esplorazione e dallo sfruttamento delle risorse minerali del sottosuolo e dello smaltimento dei rifiuti prodotti da attività di immersione<sup>27</sup>. Gli standard tecnici sono stabiliti da sei allegati tecnici relativi all'inquinamento derivante da petrolio e sostanze oleose (Allegato I), da sostanze liquide nocive alla rinfusa (Allegato II), da sostanze nocive trasportate in colli (Allegato III), dalle acque di scolo delle navi (Allegato IV), dallo scarico a mare di rifiuti (Allegato V) e dagli scarichi gas dei motori in atmosfera (Allegato VI)<sup>28</sup>, di cui solo i primi due sono giuridicamente vincolanti nei confronti di qualunque Stato parte o che intenda divenire parte<sup>29</sup>. In via di principio, lo sversamento in mare di

*cit. supra* n. 6, pp. 111-112).

<sup>27</sup> *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL Convention)*, London, 2 November 1973, in *Int. Leg. Mat.*, 1973, p. 131 ss e *1978 MARPOL Protocol e SOLAS Protocol*, London, 2 November 1973, in *Int. Leg. Mat.*, 1978, p. 546 ss e p. 579 ss; ratificata e resa esecutiva in Italia con Legge 29 settembre 1980, n. 662, *Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973*, in Suppl. ordinario alla *G.U.* 23 ottobre 1980, n. 292. La Convenzione MARPOL, come emendata dal Protocollo del 1978, è entrata in vigore il 2 ottobre 1983, mentre gli Allegati I e II il 6 aprile 1987; gli Allegati III e V sono entrati in vigore rispettivamente il 1° luglio 1992 e il 31 dicembre 1988, l'Allegato IV il 27 settembre 2003, mentre l'Allegato VI il 19 maggio 2005.

<sup>28</sup> La Convenzione MARPOL, comprensiva dei primi due Allegati, è stata ratificata da 150 Stati, costitutivi del 99,14% della stazza mondiale; l'Allegato III è stato ratificato da 135 Stati, rappresentativi del 96,45% della flotta mondiale; l'Allegato IV è stato ratificato da 128 Stati, costitutivi dell'86,62% della stazza mondiale; l'Allegato V è stato ratificato da 141 Stati, rappresentativi del 97,36% della stazza mondiale; infine, l'Allegato VI è stato ratificato da 65 Stati, costitutivi dell'89,82% della stazza mondiale (informazioni aggiornate al 6.5.2011, consultabili nel sito [www.imo.org](http://www.imo.org)). Per un recente commento generale della Convenzione MARPOL cfr. SICCARDI F., *Inquinamento marino fra l'aspirazione all'uniformità e l'esigenza del rigore: UNCLOS, MARPOL, diritto comunitario e diritti nazionali*, in *Riv. giur. amb.*, 2010, pp. 819-849.

<sup>29</sup> Dato l'elevato numero di ratifiche degli Allegati, le regole tecniche ivi contenute possono essere annoverate nella categoria degli «standard internazionali generalmente accettati» di cui all'art. 211 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (BIRNIE P. W., BOYLE A. E., REDGWELL C., *op. cit. supra* n. 13, p. 404; VALENZUELA M., *Enforcing Rules against Vessel-Source Degradation of the Marine Environment: Coastal, Flag and Port State Jurisdiction*, in VIDAS D., ØSTRENG W. (eds), *Order for the Oceans at the Turn of the Century*, The Hague/London/Boston, 1999, p. 489). L'applicazione di questi requisiti nei confronti delle navi battenti bandiera di Stati terzi alla Convenzione MARPOL sarebbe possibile anche sulla base del diritto internazionale consuetudinario dato che il riferimento, agli articoli 208, 210 e 211 della Convenzione di Montego

idrocarburi è subordinato al rispetto di alcune condizioni quantitative e qualitative indicate nell'Allegato I ed è del tutto vietato nelle «zone speciali» designate, salvo in alcune ipotesi eccezionali.

La Convenzione conferma il diritto consuetudinario dello Stato del porto di negare l'accesso o la partenza delle navi straniere nei/dai propri porti, qualora esse non siano conformi alle norme ed agli standard relativi alla costruzione, al design, all'equipaggiamento e al funzionamento della nave, a condizione di notificare immediatamente tale circostanza allo Stato della bandiera<sup>30</sup>. Il consenso dello Stato del porto è talora necessario per esentare determinate categorie di navi dall'applicazione di alcune disposizioni degli Allegati o per attivare la presunzione di conformità delle imbarcazioni a determinati di requisiti tecnici<sup>31</sup>. In aggiunta, lo Stato del porto ha vocazione ad intervenire in quattro serie di ipotesi.

a) Poteri ispettivi

Se l'art. 4, par. 2 della Convenzione MARPOL stabilisce l'obbligo per ciascuno Stato parte di vietare e sanzionare le violazioni della Convenzione commesse entro la propria giurisdizione<sup>32</sup>, gli articoli 5 e 6, par. 2, conferiscono

---

Bay, a «generally recognized international rules and standards», consente di ricondurre i requisiti previsti in alcune convenzioni internazionali tecniche (quali la Convenzione di Londra del 1978, gli Allegati alla Convenzione MARPOL, alcuni Codici adottati in seno all'OMI ed altri strumenti di *soft law* adottati dalla maggioranza degli Stati marittimi) nella sfera dell'obbligo generale di prevenire l'inquinamento marino, posto a carico di ogni Stato parte alla Convenzione di Montego Bay (BIRNIE P. W., BOYLE A. E., REDGWELL C., *op. cit. supra* n. 13, p. 404; in altri termini, ciascuno Stato parte alla Convenzione sul diritto del mare assumerebbe l'obbligo di osservare gli standard tecnici posti da determinate convenzioni e strumenti internazionali, di cui esso non sia eventualmente parte contraente). Tali standard sarebbero applicabili anche alle navi battenti bandiera di Stati terzi alla Convenzione di Montego Bay, in quanto regole adottate dalla maggioranza degli Stati e verso la cui applicazione gli Stati terzi hanno manifestato una generale acquiescenza (*ibidem*, p. 389).

<sup>30</sup> Art. 5, paragrafi 2 e 3 e regole 20.8.2 e 21.8.2 dell'Allegato I. Sul punto cfr. MOLENAAR E. J., *Coastal State Jurisdiction over Vessel Source Pollution*, The Hague, 1998, p. 191; MITCHELL R. B., *op. cit. supra* n. 6, p. 173 e p. 265.

<sup>31</sup> Cfr. regola 2, paragrafi 6.2 e 6.3 dell'Allegato I; regole 4, par. 3.3 e 16, paragrafi 6 e 7 dell'Allegato II. Nei confronti delle navi petroliere consegnate prima del 1° giugno 1982 vige una presunzione di conformità ai requisiti relativi ai serbatoi di zavorra segregati, a condizione che sia raggiunto un accordo fra lo Stato della bandiera e gli Stati del porto parti alla Convenzione ogniqualvolta i requisiti sull'assetto e il pescaggio della nave siano soddisfatti facendo ricorso a procedure operative.

<sup>32</sup> In tal caso lo Stato può, alternativamente, avviare procedimenti sulla base del proprio diritto interno ovvero comunicare le informazioni e prove acquisite allo Stato di bandiera affinché quest'ultimo adotti le misure opportune. Il fatto che i costi connessi ai procedimenti contro le violazioni constatate continuino a gravare sullo Stato responsabile del procedimento induce molti Stati del porto a preferire la notificazione delle violazioni riscontrate allo Stato della bandiera, in luogo dell'apertura di procedimenti sul piano interni. Secondo uno studio effettuato da *Aid Environment*, delle 1335 violazioni notificate dagli Stati del porto fra il 1983 e il 1990, solo 238 sono state

significativi poteri ispettivi allo Stato di approdo rispetto a violazioni commesse al di fuori della giurisdizione dello Stato costiero di appartenenza<sup>33</sup>.

Ai sensi dell'art. 5, par. 2, qualunque nave può essere sottoposta ad ispezione quando si trova nel porto o presso il terminale off-shore di uno Stato parte. L'ispezione iniziale è volta a verificare la presenza a bordo di un valido certificato rilasciato dallo Stato di bandiera, che, in via di principio, vale come prova assoluta di conformità ai requisiti prescritti dalla Convenzione, a meno che «chiari motivi» (*clear grounds*) non inducano ritenere la condizione della nave o del suo equipaggiamento sostanzialmente non conformi a quanto attestato<sup>34</sup>. In tal caso o se è assente a bordo un certificato valido, le autorità portuali prendono misure appropriate per impedire alla nave di riprendere la navigazione finché non sia cessata la minaccia irragionevole di danno per l'ambiente marino, come il fermo della nave in pendenza della sua riparazione o il suo spostamento in un luogo di riparazione<sup>35</sup>. La possibilità per le autorità portuali di adottare misure cautelari costituisce un'importante innovazione della Convenzione MARPOL rispetto alla Convenzione OILPOL del 1954<sup>36</sup>. Conviene rilevare, inoltre, che sebbene lo svolgimento delle

---

successivamente trattate dallo Stato di approdo stesso, mentre ben 1077 sono state notificate allo Stato della bandiera (BECKER R., *MARPOL 73/78: An Overview in International Environmental Enforcement*, in *Georgetown Int. Env. Law Rev.*, 1998, p. 632. Il rapporto figura in *After Rio. What Happened to Agenda 21?*, in *IMO News*, 1994). Naturalmente lo Stato della bandiera ha l'obbligo di comunicare le misure adottate all'OMI e allo Stato del porto interessato, ma tale obbligo, nella prassi, è stato raramente soddisfatto o ha condotto all'adozione di sanzioni lievi, se non addirittura all'accertamento dell'assenza di responsabilità della nave coinvolta (BECKER R., *ibidem*, p. 633)

<sup>33</sup> BIRNIE P. W., BOYLE A. E., REDGWELL C., *op. cit. supra* n. 13, p. 405; TIMAGENIS G. J., *International Control of Marine Pollution*, 2 vol., New York, 1980, p. 513; conviene peraltro sottolineare che lo Stato del porto non è espressamente nominato in quanto tale nel testo della Convenzione, ma è evidente che quest'ultima recepisce il concetto cui tale espressione è associata («port State and coastal State may be understood as the State which may take enforcement measures upon foreign ships when in their ports (or off-shore terminals) or within areas under their jurisdiction respectively», *ibidem*, p. 508).

<sup>34</sup> Fin dagli anni '80 queste disposizioni sono state interpretate in senso ampio da parte degli Stati parti (VALENZUELA M., *op. cit. supra* n. 29, p. 490); la stessa intenzione dei redattori della Convenzione non era di limitare il campo di applicazione della norma in esame alle navi tenute ad avere a bordo un valido certificato (TIMAGENIS G. J., *op. cit. supra* n. 33, p. 512).

<sup>35</sup> *MARPOL. How to do it. 2002 Edition*, IMO, London, 2003, p. 22. A tale riguardo è stato fatto riferimento ad una «prevalenza della situazione di fatto su quella di diritto», come reso evidente dalla scelta di ricomprendere nel controllo le navi di Stati terzi (SOAVE P., *L'applicazione della "Convenzione MARPOL" sul piano tecnico e giuridico della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento, con speciale riferimento al Memorandum di Parigi e alla Convenzione sul diritto del mare ("LOS")*, in *Dir. com. scambi int.*, 1983, p. 398).

<sup>36</sup> Gli Stati in via di sviluppo riscontrano tuttora grandi difficoltà nel dare attuazione alla Convenzione, sia a causa della carenza di volontà politica in tal senso e di risorse economiche ed umane, che dell'assenza di impianti portuali di ricezione (cfr. KARIM S., *Implementation of the MARPOL Convention in Developing Countries*, in *Nordic Jour. Int. Law*, 2010, p. 319, p. 323 e pp. 327-336).

ispezioni sia facoltativo, il divieto di accesso al porto e le misure adottate dallo Stato del porto nei confronti di una nave straniera inadempiente sono obbligatoriamente notificate allo Stato di bandiera ai sensi dell'art. 5, par. 3. In materia di ispezioni, infine, si applica il principio del trattamento non più favorevole nei confronti delle navi battenti bandiera di Stati terzi presenti nei porti o terminali off-shore degli Stati parti<sup>37</sup>. Si tratta di una clausola innovativa, che sarà ripetuta costantemente in tutte le ulteriori convenzioni tecniche adottate in seno all'OMI in materia di prevenzione dell'inquinamento marino e rispetto alla quale gli Stati e l'industria marittima sembrano aver manifestato la propria acquiescenza<sup>38</sup>.

Gli Allegati tecnici estendono il campo di applicazione delle ispezioni ai requisiti operativi, presumibilmente per tenere conto dei frequenti cambiamenti di equipaggio e del conseguente rischio che il mancato rispetto delle procedure di bordo aumenti il rischio di eventi inquinanti<sup>39</sup>. Oltre a poter controllare il registro di bordo, nonché il volume e le modalità di scarico di determinate sostanze, le autorità portuali effettuano ispezioni qualora sussistano chiari motivi per ritenere che il capitano o l'equipaggio non sono edotti delle principali procedure di bordo relative alla prevenzione dell'inquinamento, potendo allora adottare le misure necessarie per impedire il proseguimento della navigazione in pendenza della correzione delle carenze<sup>40</sup>.

A venire in considerazione è altresì l'art. 6, relativo all'individuazione delle violazioni e all'attuazione della Convenzione. Oltre ad un obbligo generale di cooperazione ai fini del rilevamento delle infrazioni, dell'attuazione della disciplina e

---

<sup>37</sup> Ciascuno Stato parte può, ai sensi del diritto internazionale generale, applicare alle navi di Stati terzi gli stessi requisiti che, ai sensi della Convenzione MARPOL, è tenuto ad applicare nei confronti delle navi degli Stati contraenti (HAKAPÄÄ K., *op. cit. supra* n. 5, p. 113). La clausola in questione è riferibile anche ai poteri di attuazione relativi alle violazioni commesse oltre la giurisdizione nazionale *ex art. 6*, grazie all'interpretazione estensiva da effettuare dell'espressione «the requirements of the present Convention» (MOLENAAR E. J., *op. cit. supra* n. 30, p. 121).

<sup>38</sup> VALENZUELA M., *op. cit. supra* n. 29, p. 491; BIRNIE P. W., BOYLE A. E., REDGWELL C., *op. cit. supra* n. 13, p. 407.

<sup>39</sup> BANG H.-S., *Is Port State Control an Effective Means to Combat Vessel-Source Pollution? An Empirical Survey of the Practical Exercise by Port States of Their Powers of Control*, in *Int. Jour. Mar. Coast. Law*, 2008, p. 725.

<sup>40</sup> Regole 17.7 e 36.8 dell'Allegato I; regole 13, par. 6.1, 16, par. 1, 15, par. 6 dell'Allegato II; regola 9.5 dell'Allegato V; regole 10, 11 e 18, paragrafi 5 e 8 dell'Allegato VI (con riferimento a quest'ultimo sono state adottate specifiche linee guida: cfr. Resolution MEPC.129(53) Adopted on 22 July 2005, *Guidelines for Port State Control Under MARPOL Annex VI*, in MEPC 53/24/Add.1, 1 August 2005, *Report of the Marine Environment Protection Committee on Its Fifty-Third Session*, Annex 11).

dell'acquisizione delle prove<sup>41</sup>, ai sensi dell'art. 6, par. 2, le competenti autorità degli Stati parti hanno la facoltà di ispezionare le navi straniere approdate per verificare l'eventuale commissione di scarichi illeciti e, in caso di presunta violazione, notificano il rapporto ispettivo allo Stato di bandiera, unitamente alle prove acquisite; il controllo in questo caso è esteso al volume totale di scarichi consentiti anziché solo registro petrolifero di bordo<sup>42</sup> e, in assenza di un'espressa limitazione al riguardo, non pare circoscritto ai certificati trasportati, diversamente dal tenore dell'art. 5, par. 2. La previsione di procedure ispettive intese ad identificare le violazioni degli standard sugli scarichi in mare costituisce uno dei principali apporti della Convenzione in esame, anche se il carattere facoltativo del *Port State Control* lascia di fatto inalterata la discrezionalità degli Stati in ordine alla previsione di regime efficaci<sup>43</sup>. L'art. 6, par. 5 contempla lo svolgimento facoltativo di ispezioni relative a scarichi effettuati oltre la giurisdizione nazionale, se una richiesta in tal senso, corredata da prove sufficienti, è avanzata da un altro Stato parte; anche in tal caso il rapporto ispettivo deve essere trasmesso alla Parte richiedente. Il controllo ha ad oggetto la nave e il suo equipaggiamento, ma non sembra poter comportare azioni come la raccolta di campioni tecnici o all'assunzione di testimonianze. In entrambi i casi citati, infine, è assente il requisito della volontarietà dell'approdo, contrariamente a quanto previsto all'art. 218 della Convenzione sul diritto del mare.

In aggiunta alle salvaguardie previste all'art. 228 della Convenzione di Montego Bay<sup>44</sup>, l'art. 7 prescrive di compiere tutto il possibile per evitare ritardi o detenzioni indebite, pena il diritto della nave lesa di ottenere il risarcimento della perdita o del danno subiti; tuttavia, poiché i criteri sulla cui base valutare la ragionevolezza del ritardo o del fermo non sono meglio precisati, sussiste il rischio che siano effettuate valutazioni difformi di una medesima fattispecie e, soprattutto,

---

<sup>41</sup> Art. 6, par. 1. cfr. anche sul punto la Regola 11, par. 1 dell'Allegato VI.

<sup>42</sup> MITCHELL R. B., *op. cit. supra* n. 6, p. 153.

<sup>43</sup> TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 189. Il carattere facoltativo emerge chiaramente dal tenore letterale dell'art. 6, par. 2, ai sensi del quale «a ship to which the present Convention applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection (...)». Il manuale pratico sull'applicazione della Convenzione MARPOL, pubblicato dall'IMO, riconduce a tale norma un vero e proprio obbligo ispettivo e di adottare misure conseguenti appropriate (*MARPOL. How to do it. 2002 Edition, cit. supra* n. 35, pp. 13-14). In ogni caso è oltremodo rilevante che «these new enforcement obligations were expected to result in greater levels of enforcement by giving states a sense of legal obligation and by removing barriers to inspections that port states presumably felt were constraining their ability to enforce treaty provisions» (MITCHELL R. B., *op. cit. supra* n. 6, p. 153).

<sup>44</sup> IMO Doc. LEG/MISC.7, *cit. supra* n. 4, p. 53.

che gli Stati del porto restino sostanzialmente inerti per non incorrere nel rischio di obblighi risarcitori<sup>45</sup>.

Restano inalterate le prerogative dello Stato di bandiera o di uno Stato terzo richiedente di avviare procedimenti interni contro scarichi illeciti effettuati oltre la giurisdizione dello Stato costiero del porto<sup>46</sup>. Analogamente alla Convenzione OILPOL, dunque, anche nell'ambito della Convenzione MARPOL lo Stato del porto non gode di poteri di applicazione extraterritoriali<sup>47</sup>; una proposta in tal senso fu effettivamente avanzata durante la Conferenza internazionale di negoziazione, ma non trovò il consenso degli Stati che preferirono rinviare tale questione alla terza Conferenza sul diritto del mare<sup>48</sup>. Un'osservazione finale concerne tuttavia il significato di «giurisdizione» ritenuto dalla Convenzione MARPOL, che ai sensi dell'art. 9, par. 3, «shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention»<sup>49</sup>. Alla luce di tale previsione, la Convenzione MARPOL, deve oggi essere interpretata tenendo conto della Convenzione sul diritto del mare ed in particolare del suo art. 218, come confermato dalla stessa OMI<sup>50</sup>. La questione che si pone, dunque, è se sia possibile

---

<sup>45</sup> BECKER R., *MARPOL 73/78: An Overview in International Environmental Enforcement*, in *Georgetown Int. Env. Law Rev.*, 1998, p. 637.

<sup>46</sup> VALENZUELA M., *op. cit. supra* n. 29, p. 490; MOLENAAR E. J., *op. cit. supra* n. 30, p. 191; BROWN E. D., *op. cit. supra* n. 16, p. 210.

<sup>47</sup> BIRNIE P. W., BOYLE A. E., REDGWELL C., *op. cit. supra* n. 13, p. 405; FRANCKX E., *op. cit. supra* n. 14, p. 6.

<sup>48</sup> Il testo della proposta presentata dalla Nuova Zelanda, dal Canada e dall'Australia, in base alla quale lo Stato del porto avrebbe avuto il potere di avviare procedimenti contro scarichi illeciti commessi oltre la giurisdizione nazionale, è riprodotto in BROWN E. D., *op. cit. supra* n. 16, pp. 210-211. Tanto gli Stati marittimi, compresi i Paesi europei, il blocco sovietico e le bandiere di comodo, che gli Stati in via di sviluppo mostrarono la propria ferma opposizione al riguardo (MITCHELL R. B., *op. cit. supra* n. 6, p. 172. Per dettagli cfr. KASOULIDES G. C., *Port state control and jurisdiction: evolution of the port state regime*, Dordrecht/Boston/London, 1993, pp. 113-114). La proposta fu infine rigettata con 25 voti contrari e 16 favorevoli e rinviata alla discussione da svolgersi in seno alla Conferenza di Caracas sul diritto del mare; come osservato da MITCHELL R. B., *op. cit. nota* 6, p. 99, «While much more drastic increases in port states and coastal states enforcement powers were discussed during the conference, they were defeated due to the political power of the major flag states coupled with the desire of many states to make these jurisdictional decisions in the Law of the Sea context». Le cause di tale fallimento sono da ravvisarsi principalmente nella preferenza dell'IMCO per la tradizionale dicotomia Stato di bandiera/Stato costiero e nel timore degli Stati marittimi per indebite interferenze con la libertà di navigazione e detenzioni arbitrarie, con conseguente aggravio delle spese a carico degli operatori (WANG C.-P., *A Review of the Enforcement Regime for Vessel-Source Oil Pollution Control*, in *Oc. Dev. Int. Law*, 1986, p. 318).

<sup>49</sup> Art. 9, par. 3.

<sup>50</sup> IMO Doc. LEG/MISC.7, *cit. supra* n. 4, p. 52; in tal senso cfr. anche ANDERSON D., *Modern Law of the Sea. Selected Essays*, Leiden/Boston, 2008, p. 271 e, dello stesso a., *Port States and Environmental Protection*, in BOYLE A., FREESTONE D. (eds), *International Law and Sustainable Development. Past Achievements and Future Challenges*, Oxford, 1999, p. 329. Il riferimento al solo Stato costiero è da intendersi come comprensivo della giurisdizione dello Stato del porto, dal

estendere la giurisdizione di attuazione dello Stato del porto prevista dalla Convenzione di Montego Bay all'art. 6 della Convenzione MARPOL; ciò consentirebbe agli Stati del porto, nel quadro dell'attuazione di quest'ultima norma, di avviare inchieste e aprire procedimenti anche rispetto agli scarichi illeciti commessi in alto mare e in zone rientranti nella giurisdizione di Stati parti terzi; una risposta di segno positivo non sembra però tenere conto della ferma opposizione manifestata dagli Stati rispetto ad una possibile «universalizzazione» del controllo dello Stato del porto in materia di scarichi<sup>51</sup>.

b) Doveri relativi agli impianti portuali per il conferimento dei residui

Il rispetto delle norme e degli standard sugli scarichi dipende anche dalla presenza di adeguate installazioni portuali atte a raccogliere i rifiuti e i residui delle navi che non possono essere scaricati in mare, in particolare nelle c.d. zone speciali. A tale scopo, gli Stati contraenti si impegnano a garantire la creazione di impianti di raccolta adeguati per rispondere alle esigenze delle navi, senza provocare ritardi eccessivi alla navigazione e, nella loro qualità di Stati di bandiera, a comunicare all'OMI le presunte inadeguatezze di tali impianti affinché l'Organizzazione informi gli Stati interessati. Le disposizioni rilevanti a tale riguardo sono la Regola 38 dell'Allegato I<sup>52</sup>, la Regola 18 dell'Allegato II, la Regola 12 dell'Allegato IV, la Regola 5 e 7 dell'Allegato V<sup>53</sup> e la Regola 17 dell'Allegato VI<sup>54</sup>. Conviene non sovrastimare la portata di tali norme, che sono state tradizionalmente interpretate dagli Stati parti, specialmente quelli in via di sviluppo, come non giuridicamente momento che quest'ultimo concetto è apparso solo successivamente (MOLENAAR E. J., *op. cit. supra* n. 30, p. 111).

<sup>51</sup> PAYOYO P. B., *Port State Control in the Asia-Pacific. An International Legal Study of Port State Jurisdiction*, Quezon City, 1993, p. 55.

<sup>52</sup> Disposizioni derogatorie sono previste per le zone speciali del Mar Rosso, del Mare del Golfo, del Golfo di Aden e del Golfo di Oman (cfr. par. 6 della Regola). Ai sensi della versione originaria di questa disposizione (Regola 12, par. 1 dell'Allegato I), gli Stati erano tenuti «to undertake ensure the provision» di tali impianti; il problema dei costi connessi all'attuazione di questa norma ha indotto molti Stati parti a rivendicare l'assenza di forza giuridicamente vincolante delle stessa (TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 132).

<sup>53</sup> L'Organizzazione ha elaborato linee guida sulla attuazione dell'Allegato V, compresa la regola relativa agli impianti portuali di raccolta (cfr. *Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL. 2006 Edition*, IMO, London, 2006, pp. 21-23).

<sup>54</sup> Sebbene la valutazione debba essere effettuata caso per caso, in via generale sono necessarie installazioni per il conferimento dei rifiuti e dei residui oleosi; con riguardo alle prime può essere sufficiente la predisposizione di container atti a raccogliere i rifiuti dalle navi e a trasferirli in sistemi di trattamento a terra, mentre rispetto ai secondi occorre frequentemente prevedere anche delle forme di trattamento capaci di separare i residui oleosi dall'acqua (*MARPOL. How to do it. 2002 Edition, cit. supra* n. 35, pp. 74-75).



vincolanti<sup>55</sup>; la stessa OMI è del parere che esse non impongano allo Stato parte di predisporre gli impianti, ma «in practice, that the Government can require a port authority or terminal operator to provide the facilities»<sup>56</sup>. A partire dal 2012 i piccoli Stati parti insulari in via di sviluppo possono, anche se in via eccezionale, adempiere ai propri obblighi stipulando accordi o intese regionali, a condizione che ciò sia giustificato dalla specificità delle circostanze concrete e siano osservate le linee guida emanate dall'OMI al riguardo<sup>57</sup>.

L' «adeguatezza» degli impianti, unico requisito prescritto, è lasciata alla libera valutazione dello Stato contraente<sup>58</sup>, ma secondo quanto indicato in una risoluzione del Comitato MEPC dell'OMI, ciò presuppone necessariamente la capacità di soddisfare le esigenze delle navi che utilizzano regolarmente l'impianto e di contribuire al miglioramento dell'ambiente marino<sup>59</sup>. Le installazioni portuali dovrebbero dunque soddisfare le esigenze delle navi da cui sono abitualmente utilizzate e consentire lo smaltimento dei rifiuti in maniera eco-sostenibile. Si tratta di una definizione qualitativa che, occorre ricordare, non ha valore giuridicamente vincolante in quanto prevista in una mera risoluzione dell'Organizzazione<sup>60</sup>. La Convenzione non prescrive alcun requisito specifico nemmeno rispetto all'attività di certificazione degli impianti portuali di raccolta istituiti dagli Stati e alle modalità di

---

<sup>55</sup> KARIM S., *op. cit. supra* n. 36, p. 319 e p. 324.

<sup>56</sup> MARPOL. *How to do it. 2002 Edition*, *cit. supra* n. 35, p. 74.

<sup>57</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.216(63), 2 March 2012, *Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 (Regional arrangements for port reception facilities under MARPOL Annexes I, II, IV and V)*, in MEPC 63/23/Add.1, 14 March 2012, *Report of the Marine Environment Protection Committee on Its Sixty-Third Session*, Annex 20.

<sup>58</sup> MARPOL. *How to do it. 2002 Edition*, *cit. supra* n. 35, p. 79.

<sup>59</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.83(44), 13 March 2000, *Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities*. Cfr. anche, con riguardo alla regola 7 dell'Allegato V delle *Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL. 2006 Edition*, *cit. supra* n. 53, pp. 21-23. Il Comitato MEPC si è occupato della problematica degli impianti portuali di ricezione dei rifiuti fin dal 1974, istituendo nel luglio del 1975 un apposito gruppo di lavoro. Oltre alle Linee guida sopra richiamate, si segnala uno specifico manuale adottato nel 1995 e nuovamente edito nel 1999 (*Comprehensive manual on port reception facilities*, 2<sup>nd</sup> ed., IMO, London, 1999, 341 p.). Nel corso della sua sessantunesima sessione il Comitato MEPC ha approvato un piano per rafforzare gli impianti portuali di raccolta ed ha riconosciuto l'esigenza di procedere ad un aggiornamento del manuale; il comitato tecnico di cooperazione includerà tali questioni fra le priorità del *Global Programme of the Integrated Technical Co-operation Programme* (cfr. *Draft Plan of Assistance and Training on Port Reception Facilities for Developing Countries*, in FSI 18/5, 1 April 2010, *Port Reception Facilities Related Issues. Report of the Correspondence Group on tackling the Inadequacy of Port Reception Facilities. Submitted by the United States*, Annex 3).

<sup>60</sup> MIKELIS N., *IMO's Action Plan on tackling the inadequacy of port reception facilities*, Brussels, 14 October 2010, pp. 6-7, accessibile nel sito [www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities](http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities).

gestione dei residui ivi conferiti che, come indicato, deve risultare ecologicamente sostenibile.

Fin dal 1983 sono state previste apposite circolari annuali cartacee per facilitare la comunicazione delle informazioni relative alle presunte inadeguatezze delle installazioni portuali degli Stati parti; a fronte dei costi e delle difficoltà pratiche connesse a tale procedura, nel giugno del 2004 il Segretariato dell'OMI è stato invitato ad istituire un'apposita banca dati informatica<sup>61</sup>. È stata altresì decisa la creazione di una banca dati sugli impianti portuali di raccolta (*Internet-based Port Reception Facility Database - PRFD*), quale parte integrante dell'*IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS)*, nella quale sono immesse le informazioni pertinenti, aggiornate dallo Stato parte interessato, ma liberamente accessibile per fini di consultazione<sup>62</sup>. Oltre a fornire la lista dei punti di contatto nazionali, è possibile ricercare e individuare i singoli impianti degli Stati contraenti, nonché segnalare le installazioni inadeguate; lo Stato del porto dovrebbe garantire la presenza di meccanismi per esaminare le segnalazioni degli Stati di bandiera, adottare misure appropriate ed informare l'OMI e lo Stato autore del rapporto dei risultati dell'inchiesta svolta in merito agli impianti segnalati come insufficienti<sup>63</sup>. Dalla lettura dei dati immessi nella banca dati OMI risulta che nel 2012 sono state segnalate come inadeguate otto installazioni portuali (principalmente in virtù dell'Allegato I, oltre che degli Allegato II e IV) a fronte di solo due rapporti trasmessi dagli Stati del porto interessati; nel 2011 le segnalazioni totali sono state quattordici (principalmente in virtù dell'Allegato V, oltre che dell'Allegato I), mentre i rapporti ricevuti dagli Stati del porto coinvolti sono stati otto<sup>64</sup>. Il numero di

---

<sup>61</sup> *Ibidem*, p. 9.

<sup>62</sup> IMO Doc. MEPC 54/21, 27 March 2006, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its Fifty-Fourth Session*, par. 9. Il Comitato MEPC e il sotto-comitato FSI hanno esortato gli Stati parti ad utilizzare la banca dati nella loro rispettiva qualità di Stati di bandiera e del porto (MEPC 61/24, 6 October 2010, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-First Session*, par. 11.15.2; FSI 18/20, 26 July 2010, *Report to the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee*, par. 5.6.2).

<sup>63</sup> IMO Doc. MEPC.1/Circ.469/Rev.1, 13 July 2007, *Revised Consolidated Format for Reporting Alleged Inadequacies of Port Reception Facilities*, par. 7. Nel 2007 il Comitato MEPC ha approvato una versione emendata del modello di rapporto che gli Stati sono tenuti a compilare per segnalare le inadeguatezze degli impianti portuali. Il capitano di una nave che incontri difficoltà nel conferire i rifiuti dovrebbe comunicare le varie informazioni indicate e le eventuali prove acquisite allo Stato di bandiera e, se possibile, alle autorità competenti dello Stato del porto; nel 2010 il Comitato MEPC ha chiarito che anche gli Stati di bandiera non parti alla Convenzione possono presentare rapporti in merito a presunte inadeguatezze degli impianti.

<sup>64</sup> Informazioni aggiornate al 18.12.2012 e consultabili nel sito <http://gisgis.imo.org/Public/PRF/ReportedCases.aspx>. Nel 2009 le installazioni portuali recensite come

segnalazioni dagli Stati della bandiera è quasi raddoppiato dal 2005 al 2010, nonostante una forte diminuzione nel biennio 2008-2009, mentre il numero di rapporti degli Stati di approdo coinvolti rimane esiguo, anche se non sarebbe corretto interpretare tale dato come prova del mancato svolgimento di inchieste in merito alle carenze segnalate.

Si segnala inoltre l'avvenuta approvazione, nel 2010, di un *Action plan to tackle the inadequacy of port reception facilities*<sup>65</sup>, la predisposizione di appositi documenti di notifica delle informazioni, l'approvazione di una *Guide to Good Practice on Port Reception Facilities*<sup>66</sup> e l'organizzazione di seminari regionali a beneficio dei Paesi in via di sviluppo<sup>67</sup>. Nonostante tali sforzi, il livello di attuazione delle disposizioni sugli impianti portuali di raccolta non è soddisfacente, anche a causa degli elevati costi connessi alla loro creazione; la situazione è particolarmente drammatica nei Paesi in via di sviluppo a causa della assenza di una vera volontà politica al riguardo e della carenza di risorse tecniche e finanziarie.

#### c) Obblighi di comunicazione

Gli Stati parti alla Convenzione MARPOL sono tenuti ad informare periodicamente l'OMI delle misure adottate per implementare la Convenzione e dei dati relativi agli impianti portuali nazionali<sup>68</sup>; ulteriori obblighi di comunicazione

---

inadeguate sono state nove, mentre nel 2010 il numero di segnalazioni è salito a trentuno; nel 2009 sono stati ricevuti due rapporti del Regno Unito, nella sua qualità di Stato del porto, mentre nel 2010 il numero dei rapporti degli Stati di approdo è salito a dieci.

<sup>65</sup> IMO Doc. MEPC 55/23, 16 October 2006, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its Fifty-Fifth Session*, par. 9.9. Il Piano d'azione affronta questioni inerenti la comunicazione dei dati, gli impianti portuali, l'equipaggiamento tecnologico, il volume e il tipo di residui da conferire, nonché aspetti normativi, di cooperazione tecnica e di assistenza (riprodotto in FSI 14/19, 30 June 2006, *Report to the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee*, Annex 11).

<sup>66</sup> Si tratta di un formulario di notifica preventiva (cfr. IMO Doc. MEPC.1/Circ.644, 4 November 2008, *Standard Format for the Advance Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities*) e di conferimento dei rifiuti (cfr. IMO Doc. MEPC.1/Circ.645, 4 November 2008, *Standard Format for the Waste Delivery Receipt Following a Ship's Use of Port Reception Facilities*). È stato adottato anche un compendio di buone pratiche in materia (cfr. MEPC.1/Circ.671, 20 July 2009, *Guide to Good Practice for Port Reception Facility Providers and Users*).

<sup>67</sup> Nel novembre 2012 si è tenuto un seminario ad Antwerp per gli Stati del Mediterraneo e arabi, mentre nel 2013 è previsto un ulteriore seminario per gli Stati caraibici; un Piano di assistenza e di addestramento sugli impianti portuali ad uso degli Stati in via di sviluppo figura fra le priorità del biennio 2012-2013 (IMO Doc. MEPC 64/23, 11 October 2012, *Report of the Marine Environment Protection Committee on Its Sixty-Fourth Session*, paragrafi 10.3-10.7).

<sup>68</sup> Art. 11. Anche le regole degli Allegati relative agli impianti portuali di raccolta prevedono analoghi obblighi di comunicazione. A tale riguardo è stato adottato un modello di rapporto che gli Stati devono presentare entro il 30 settembre di ogni anno (MEPC/Circ.318, 26 July 1996, *Formats for a Mandatory Reporting System Under Marpol 73/78*; la terza parte si riferisce alle azioni

sono posti a carico dello Stato del porto negli Allegati tecnici<sup>69</sup>. Il livello di adempimento dell'obbligo di comunicazione in passato è stato alquanto modesto; si consideri, per esempio, che nel periodo compreso fra il 1985 e il 2003 solo il 50% degli Stati parti ha presentato un rapporto relativo ai propri impianti portuali di raccolta dei rifiuti; dal 1990 in poi la maggioranza degli Stati sviluppati ha omesso di informare l'OMI dei controlli svolti in porto e solo il 20% degli Stati contraenti ha presentato almeno un rapporto al riguardo<sup>70</sup>. Dagli ultimi dati disponibili, relativi al 2010, emerge che trentaquattro Stati parti e un membro associato hanno presentato i propri rapporti al Segretariato, su un totale di centocinquanta Parti; la tendenza è di segno peggiorativo rispetto agli ultimi due anni, anche se il livello attuale è nettamente migliore rispetto a quello iniziale e resta consistente il numero dei rapporti presentati in ritardo rispetto al termine massimo annuale del 30 settembre<sup>71</sup>. Nel 2010 il numero complessivo di navi ispezionate è stato pari a 40.056 e quello delle navi detenute nel porto o a cui è stato rifiutato l'accesso a 574; diciotto Stati del porto hanno fornito indicazioni in merito alle sanzioni comminate, da cui si evince che l'importo medio delle contravvenzioni è stato di 5.845 sterline per gli scarichi illeciti, di 1.025 sterline per le difformità del giornale di bordo e di 1.878 sterline per quanto riguarda il certificato IOPP e di 2.115 sterline per gli altri tipi di infrazioni<sup>72</sup>.

### **2.3 (Segue) La Convenzione internazionale sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi del 1990**

La disciplina stabilita dalla Convenzione internazionale sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi del 1990 intende rafforzare l'assistenza e la cooperazione internazionale contro gli incidenti marittimi

---

intraprese in seguito alla segnalazione di impianti inadeguati, mentre la quarta parte riguarda le statistiche annuali relative al controllo dello Stato del porto).

<sup>69</sup> Regola 20, par. 8.2 e regola 21, par. 8.2 dell'Allegato I; regola 14, par. 4, lett. b) e regola 15, paragrafi 2 e 3 dell'Allegato VI.

<sup>70</sup> KARIM S., *op. cit. supra* n. 36, p. 324 e p. 327.

<sup>71</sup> Nel 1998 la percentuale di Stati parti che hanno comunicato i propri rapporti è stata del 16.1%, mentre nel 2009 ha raggiunto quota 26% (IMO Doc. FSI 20/4, 21 December 2011, *Mandatory Reports under MARPOL. Analysis and evaluation of deficiency reports and mandatory reports under MARPOL for 2010*, par. 6 e par. 9.1); l'Italia ha trasmesso in ritardo i rapporti relativi agli anni 2007, 2008 e 2009, mentre non ha presentato alcun rapporto per il 2010 (*ibidem*, par. 9.3).

<sup>72</sup> *Ibidem*, paragrafi 6.6, 9.3 e Annex 1. Le 3.552 carenze constatate concernevano soprattutto la tenuta del giornale di bordo, l'equipaggiamento e i certificati IOPP.

e l'inquinamento marino, completando il regime risultante da altri strumenti internazionali, in particolare dalla Convenzione MARPOL<sup>73</sup>.

Ai sensi dell' art. 3, par. 1, lett. b), le navi degli Stati parti tenute a trasportare un piano d'emergenza per l'inquinamento da idrocarburi, che siano approdate in uno Stato parte, sono ivi sottoposte ad ispezione, conformemente alle prassi internazionali o al diritto interno dello Stato del porto. Ciascuna Parte, inoltre, garantisce che gli operatori di unità off-shore e i gestori dei porti e delle strutture di trattamento degli idrocarburi collocati sotto la sua giurisdizione siano dotati di adeguati piani d'emergenza contro l'inquinamento da idrocarburi, approvati dall'autorità nazionale competente e coordinati con l'ordinamento interno e comunichino immediatamente qualunque evento che comporti o rischi di provocare lo scarico o la presenza di idrocarburi, in modo conforme, per quanto possibile, alle direttive e ai principi generali adottati dall'OMI<sup>74</sup>.

#### **2.4 L'inquinamento da scarichi in mare: la Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre sostanze del 1972 e il Protocollo del 1996**

La Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre sostanze (c.d. Convenzione di Londra del 1972) suscettibili di nuocere alla salute dell'uomo, alle risorse biologiche e alla flora marina, di pregiudicare le zone di interesse turistico o ostacolare ogni altro legittimo uso del mare, pone un divieto assoluto di scaricare i rifiuti e gli altri materiali elencati nell'Allegato I e subordina lo scarico delle sostanze di cui all'Allegato II ad una preventiva autorizzazione<sup>75</sup>. A partire dal 24 marzo 2006 la Convenzione è stata

<sup>73</sup> *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC)*, London, 30 November 1990, in *Yearb. Int. Env. Law*, 1990, pp. 546-560; entrata in vigore il 13 maggio 1995. Nel 2000 è stato approvato il c.d. Protocollo HNS, entrato in vigore il 14 giugno 2007 (*Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000*, London, 15 May 2000).

<sup>74</sup> Art. 3, paragrafi 2 e 3 e art. 4, par. 1, lett. c) e par. 2.

<sup>75</sup> *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters*, London, Mexico City, Moscow, Washington, 29 December 1972, in *Int. Leg. Mat.*, 1972, p. 1294, art. 4. In vigore dal 30 agosto 1975 e attualmente ratificata da 86 Stati (informazione al 31.03.2011, [www.imo.org](http://www.imo.org)). Il testo italiano della Convenzione di Londra del 1972 è riprodotto in STARACE V., PANZERA A. F., *La protezione internazionale del mare contro l'inquinamento*, Milano, 1979, p. 151. Per un commento generale cfr. SCHENKER M. S., *Saving a Dying Sea? The London Convention on Ocean Dumping*, *Cornell Int. Law Jour.*, 1973-74, pp. 32-48; BRUCE M., *The London Dumping*

sostituita dal Protocollo concluso nel 1996, nelle relazioni fra Stati parti ad entrambi gli strumenti; quest'ultimo strumento reca un divieto generale di scarico, fatta eccezione per i rifiuti elencati in una apposita lista di riserva<sup>76</sup>. Dato che il numero di Stati che non hanno ratificato il Protocollo del 1996 è tuttora considerevole<sup>77</sup>, conviene analizzare le pertinenti disposizioni di entrambi questi strumenti.

Un'osservazione preliminare concerne l'ambito di applicazione spaziale del Protocollo del 1996. L'art. 7, pur non includendo espressamente le acque interne nel campo di applicazione, prevede che gli Stati contraenti possano decidere in tal senso, che l'OMI dovrebbe essere resa edotta delle norme e dei meccanismi istituzionali nazionali posti in essere per implementare il Protocollo nelle acque interne e che gli Stati parti dovrebbero compiere tutti gli sforzi possibili per presentare rapporti sommari, su base volontaria, relativi al tipo ed alla natura dei materiali ivi scaricati<sup>78</sup>.

In entrambi gli strumenti lo Stato parte è competente a rilasciare permessi generali o speciali relativi ai materiali da scaricare che siano stati caricati nel suo territorio; tali permessi dovrebbero essere efficaci tanto nelle acque interne dello Stato del porto di carico, che nel mare territoriale e in alto mare<sup>79</sup>. Il criterio di

---

*Convention, 1972: First Decade and Future*, in *Oc. Yearb.*, 1986, pp. 298-318.

<sup>76</sup> 1996 Protocol to the 1972 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, London, 7 November 1996, in *Int. Leg. Mat.*, 1997, p. 1, art. 23. Il Protocollo di Londra del 1996 è stato ratificato da 40 Stati (informazione al 31.3.2011, consultabile nel sito [www.imo.org](http://www.imo.org)) compresa l'Italia. Sul Protocollo del 1996 cfr. MOLENAAR E. J., *The 1996 Protocol to the 1972 London Convention*, in *Int. Jour. Mar. Coast. Law*, 1997, pp. 396-403; KRIK E. A., *The 1996 Protocol to the London Dumping Convention and the Brent Spar*, in *Int. Comp. Law Quart.*, 1997, pp. 957-964; QUENEUDEC J.-P., *Prévention de la pollution résultant de l'immersion de déchets industriels*, in *Ann. fr. dr. int.*, 1973, pp. 815-818; ÖZÇAYIR Z. O., *The 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972*, in *Journ. Int. Mar. Law*, 2006, pp. 73-79.

<sup>77</sup> Più della metà degli Stati parti alla Convenzione di Londra del 1972 non ha ratificato il Protocollo di Londra del 1996 (informazione al 3.5.2011, consultabile nel sito [www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>78</sup> Art. 7, par. 3. L'OMI ha più volte esortato gli Stati a fornire tali informazioni (IMO Doc. LC-LP.1/Circ.6, 29 November 2006, *Invitation to reporting on activities related to disposal at sea of wastes or other matter*, par. 9; LC-LP.1/Circ.15, 26 July 2007, *Invitation to reporting on activities related to disposal at sea of wastes or other matter*, par. 9; LC-LP.1/Circ.22, 30 July 2008, *Invitation to reporting on activities related to disposal at sea of wastes or other matter*, par. 9; LC-LP.1/Circ.28, 20 May 2009, *Invitation to reporting on activities related to disposal at sea of wastes or other matter*, par. 9). L'attuazione di questa norma presuppone dunque la previa identificazione, da parte dello Stato, delle acque interne e la successiva ricezione del Protocollo sul piano interno; le informazioni da comunicare all'OMI possono essere trasmesse al punto di contatto nazionale o ad altra autorità, designata ai sensi dell'art. 9, par. 1, a cui possono essere affiancati ulteriori meccanismi di notifica volontaria degli scarichi avvenuti nelle acque interne (*Guidance on the National Implementation of the 1996 Protocol to the London Convention 1972*, accessibile nel sito [www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>79</sup> Art. VI, par. 2, lett. a) della Convenzione del 1972 e art. 9, par. 2.1 del Protocollo del 1996. Cfr. anche LEGATSKI R. A., *op. cit. supra* n. 21, p. 462. L'art. VI, par. 2, lett. a) può essere interpretato come manifestazione del consenso degli Stati contraenti a che il permesso di scarico erogato dallo Stato del porto di carico possa avere efficacia anche nel mare territoriale delle altre Parti; ogni Stato

attribuzione della competenza risiede dunque nel luogo di carico (vale a dire il porto), mentre lo scarico può avere luogo anche al di fuori delle acque interne. Resta salvo il diritto di ciascuno Stato contraente di vietare lo scarico di rifiuti e di altri materiali non menzionati nell'Allegato I e di adottare ulteriori misure, conformemente ai principi di diritto internazionale, volte ad impedire gli scarichi in mare<sup>80</sup>.

La competenza di attuazione della Convenzione del 1972 è attribuita tanto agli Stati di bandiera e costiero che allo Stato del porto di carico. Ai sensi dell'art. VII, par. 1, lett. *b*), ciascuno Stato parte applica le misure necessarie per l'applicazione della Convenzione a tutte «le navi e agli aeromobili che caricano nel suo territorio o nelle sue acque territoriali dei materiali che devono essere scaricati». Non rileva dunque né la nazionalità della nave, che può battere indipendentemente bandiera di uno Stato parte o terzo alla Convenzione, né il luogo di scarico, eventualmente posto oltre la giurisdizione nazionale; la norma in esame dovrebbe applicarsi non solo alle navi presenti in porto, ma anche a quelle che siano già ripartite o navighino nelle acque territoriali; per questo motivo è stato fatto riferimento ad una forma di giurisdizione quasi-universale dello Stato di approdo rispetto agli scarichi illeciti commessi da una nave che abbia caricato in uno qualsiasi dei suoi terminali<sup>81</sup>.

Per quanto concerne il Protocollo del 1996, è stabilito che entro la giurisdizione nazionale ciascuno Stato parte adotta le misure necessarie per dare attuazione al Protocollo nei confronti delle navi e degli aeromobili che nel suo territorio caricano rifiuti o altri materiali da scaricare e incenerire in mare, o coinvolti in tali attività, conformemente al diritto internazionale; gli Stati contraenti

---

costiero conserverebbe comunque il diritto di vietare alle navi straniere di effettuare scarichi nel proprio mare territoriale o di esigere un ulteriore permesso, in applicazione dei principi di diritto internazionale generale (TIMAGENIS G. J., *op. cit. supra* n. 33, pp. 252-253).

<sup>80</sup> Cfr. art. IV, par. 3 e VII, par. 5 della Convenzione del 1972 e art. 4, par. 2 del Protocollo del 1996. L'art. 3, par. 4 del Protocollo del 1996 dispone, in termini leggermente diversi, che «No provision of this Protocol shall be interpreted as preventing Contracting Parties from taking, individually or jointly, more stringent measures in accordance with international law with respect to the prevention, reduction and where practicable elimination of pollution».

<sup>81</sup> TIMAGENIS G. J., *op. cit. supra* n. 33, p. 231. Di diverso parere su questo aspetto sembra essere altra parte della dottrina, secondo la quale «il y a là d'ailleurs une amorce de la juridiction de l'Etat du port, mais au titre de l'application d'une Convention technique particulière et pour des infractions constatées alors que le navire est dans le port. Lors de la Conférence diplomatique qui a adopté la Convention en 1973, les délégations des Etats Unis et du Canada auraient voulu une compétence plus large de l'Etat du port» (DOUAY C., *En matière de pollution provenant des navires la juridiction de l'Etat du port, une hérésie*, in *Rev. iran. rel. int.*, 1978, p. 350).

sono inoltre tenuti ad adottare misure appropriate, conformi al diritto internazionale, per prevenire e punire le violazioni del Protocollo e a cooperare in vista dell'elaborazione di procedure volte a dare effettiva applicazione a quest'ultimo nelle aree marittime poste oltre la giurisdizione nazionale<sup>82</sup>.

## **2.5 (Segue) La Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marittimo da scarico da navi ed aeromobili del 1972 e la Convenzione per la protezione dell'ambiente marino dell'Atlantico nord-orientale del 1992**

La Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento marittimo da scarico da navi ed aeromobili (c.d. Convenzione di Oslo) nell'Oceano Atlantico nord-orientale, conclusa nel 1972, si applica espressamente solo all'alto mare e al mare territoriale<sup>83</sup>; è tuttavia ragionevole ritenere che l'esclusione delle acque interne dal suo campo di applicazione riguardi gli obblighi c.d. sostanziali e non anche le norme relative all'attuazione della disciplina posta in essere<sup>84</sup>.

Ai sensi del suo art. 15, par. 1. lett. *b*), gli Stati parti si impegnano a garantire il rispetto della Convenzione da parte delle navi e degli aerei in alcune fattispecie determinate, compreso quando essi «caricano nel loro territorio le sostanze e materie da scaricare»; è stata avanzata la tesi che, in base a tale norma, lo Stato del luogo di carico avrebbe il diritto e l'obbligo di condurre inchieste e comminare sanzioni anche contro infrazioni commesse in alto mare allorquando queste ultime hanno trovato origine nel porto di uno Stato parte ed è quindi probabile che eventuali prove siano acquisite in tale area<sup>85</sup>.

La Convenzione di Oslo del 1972 è stata sostituita dalla Convenzione per la protezione dell'ambiente marino dell'Atlantico nord-orientale del 1992 (c.d.

---

<sup>82</sup> Art. 10, par. 1, lettere *b*) e *c*) e paragrafi 2 e 3 del Protocollo del 1996.

<sup>83</sup> *Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircrafts*, Oslo, 15 February 1972, in *Int. Leg. Mat.*, 1972, p. 262, art. 2. La Convenzione, conclusa fra Belgio, Danimarca, Spagna, Finlandia, Francia, Gran Bretagna, Islanda, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, (l'allora) Repubblica Federale Tedesca e la Svezia, è entrata in vigore il 7 aprile 1974. Per il testo italiano v. STARACE V., PANZERA A. F., *op. cit. supra* n. 75, p. 138 ss. Per un commento generale della Convenzione v. QUENEUDEC J.-P., *op. cit. supra* n. 76, pp. 815-818; BRUBAKER D., *Marine Pollution and International Law. Principles and Practice*, London, 1993, pp. 73-89.

<sup>84</sup> TIMAGENIS G. J., *op. cit. supra* n. 33, p. 159.

<sup>85</sup> TIMAGENIS G. J., *op. cit. supra* n. 33, p. 160: «in the provisions of Article 15(1)(b) one can trace some projection of the port State jurisdiction to the high seas».



Convenzione OSPAR) nelle relazioni fra Stati parti ad entrambi gli strumenti<sup>86</sup>. Le acque interne sono in questo caso espressamente ricomprese nell'ambito di applicazione della Convenzione, dal momento che ai sensi del suo art. 1, lett. a), concorrono a definire il concetto di «zona marittima» in cui è vietato lo scarico, se non alle condizioni enunciate. Ogni Stato contraente assicura il rispetto delle disposizioni dell'Allegato II, relativo alla prevenzione e all'eliminazione dell'inquinamento provocato da scarichi e incenerimento, da parte delle imbarcazioni o degli aeromobili che caricano nel proprio territorio rifiuti o altro materiale da scaricare o incenerire, o che siano reputate aver caricato e incenerito nelle acque interne o nelle altre zone sotto la giurisdizione dello Stato costiero<sup>87</sup>. Si tratta in altri termini di una previsione analoga a quella della Convenzione di Oslo del 1972, precedentemente esaminata, ma estesa anche alle attività di incenerimento.

## **2.6 La Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi anti-vegetativi nocivi sulle navi del 2001**

Le vernici anti-vegetative, impiegate per evitare o ritardare l'attaccamento e la crescita di alghe, molluschi, cirripedi ed altri organismi marini sulle superfici esterne delle imbarcazioni, contengono talora sostanze organostanniche, suscettibili di provocare conseguenze estremamente nocive sia per la fauna marina, che per la salute dell'uomo<sup>88</sup>. I rischi connessi a tali vernici sono stati evidenziati fin dal 1988, in occasione della Commissione di Parigi sulla Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento marino derivante da attività terrestri e nel corso degli anni '90 hanno indotto ad intraprendere alcuni tentativi di regolazione del loro utilizzo sia sul piano interno che su quello dell'Unione europea<sup>89</sup>. Nel 2001 è stata infine conclusa la Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi anti-vegetativi nocivi sulle navi

---

<sup>86</sup> *Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic*, Paris, 22 September 1992, in *Int. Leg. Mat.*, 1993, p. 1069, art. 31. La Convenzione, in vigore dal 25 marzo 1998, si è sostituita alla *Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-based Sources*, conclusa a Parigi il 4 giugno 1974, così come emendata da un Protocollo del 26 marzo 1986. Per un commento della Convenzione OSPAR cfr. HILF J., *The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic – new approaches to an old problem?*, in *ZaöRev.*, 1995, pp. 580-60; De LA FAYETTE L., *The OSPAR Convention Comes into Force: Continuity and Progress*, in *Int. Journ. Mar. Coast. Law*, 1999, pp. 247-297.

<sup>87</sup> Art. 10.

<sup>88</sup> TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, pp. 162-163.

<sup>89</sup> *Ibidem*, pp. 163-164.

(c.d. Convenzione AFS), che vieta l'uso di composti organostannici nei sistemi antivegetativi applicati alle navi ed istituisce un meccanismo per prevenire il potenziale futuro utilizzo di altre sostanze nocive. Il suo campo di applicazione si estende alle navi battenti bandiera o operanti sotto l'autorità di uno Stato parte ovvero che accedono al porto, al cantiere di carenaggio o al terminale off-shore di uno Stato contraente<sup>90</sup>. Ogni Stato parte è tenuto a vietare o limitare l'applicazione, la ri-applicazione, l'installazione o l'utilizzo dei sistemi antivegetativi indicati nell'Allegato e ad adottare misure efficaci per assicurare che le navi cui si applica la Convenzione rispettino i requisiti previsti<sup>91</sup>.

Oltre all'obbligo dello Stato di bandiera di vietare e sanzionare adeguatamente qualunque violazione della Convenzione ai sensi del proprio diritto interno, ciascuno Stato parte è vincolato da un medesimo obbligo con riferimento alle infrazioni commesse entro la sua giurisdizione, compresi i porti, potendo alternativamente notificare l'illecito allo Stato di bandiera o avviare procedimenti interni<sup>92</sup>.

Diversamente dalle altre convenzioni tecniche esaminate finora, nel corso dell'ispezione iniziale lo Stato del porto non solo verifica la presenza a bordo della documentazione prescritta, ma può anche effettuare un campionamento del sistema antivegetativo, senza compromettere l'integrità, la struttura o l'operatività della nave e tenendo conto delle linee guida elaborate dall'OMI a questo riguardo; in ogni caso, l'attesa dei risultati del campionamento non costituisce un valido fondamento per ritardare la nave<sup>93</sup>. Analogamente a quanto previsto nella Convenzione sulla gestione

---

<sup>90</sup> Art. 3, par. 1. Sono in tal modo comprese anche le piattaforme fisse o fluttuanti (AFS/CONF/6, 20 August 2001, *Consideration and Adoption of the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems. Comments on the draft text of the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling systems. Submitted by the United Kingdom*, paragrafi da 3 a 6 dell'Allegato).

<sup>91</sup> Art. 4, par. 1.

<sup>92</sup> Art. 12.

<sup>93</sup> Art. 11, par. 1, lett. b). La bozza del testo della Convenzione prevedeva un'ulteriore clausola, infine stralciata, ai sensi della quale: «Where it is determined by the master of the ship that the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system has been affected as a result of sampling by a Party, that Party shall restore the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system and/or compensate the ship for any delay or damage arising therefrom» (AFS/CONF/2/Rev.1, 23 May 2001, *Consideration and Adoption of the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems. Draft text of the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems (as modified by the Forty-sixth session of the Marine Environment Protection Committee). Submitted by the Secretariat*, art. 10, par. 1 bis). Era altresì previsto che il campionamento dovesse essere effettuato «in accordance with the guidelines to be developed by the Organization» (*ibidem*, art. 10, par. 1, lett. b)); il Giappone si è opposto a tale formulazione, evidenziando l'esigenza di precisare il carattere giuridicamente non vincolante delle linee guida mediante l'espressione «taking into account

delle acque di zavorra e dei sedimenti del 2004 (cfr. infra par. 2.8), le autorità portuali hanno quindi la facoltà di procedere ad un'ispezione iniziale più invasiva di quella consistente nella mera verifica della presenza e validità dei certificati, senza peraltro dover dimostrare l'esistenza di «chiari motivi» che inducono a considerare la nave non conforme ai requisiti applicabili<sup>94</sup>.

Qualora dall'ispezione iniziale emergano elementi manifesti per ritenere che la nave sta violando o ha violato la Convenzione, le autorità portuali possono effettuare un'ispezione più approfondita e, una volta identificate le violazioni, possono decidere di ammonire, detenere, espellere o bandire la nave dai propri porti, ma hanno l'obbligo in tal caso di darne comunicazione immediata allo Stato di bandiera<sup>95</sup>. Le autorità portuali compiono ogni sforzo possibile per evitare fermi o ritardi indebiti della nave straniera, pena il diritto di quest'ultima di ottenere il risarcimento della perdita o del danno subiti<sup>96</sup>.

L'OMI ha adottato delle linee guida relative sia allo svolgimento delle ispezioni dei sistemi antivegetativi, emendate dal Comitato MEPC nel 2011, che al loro campionamento al fine di assicurare un'applicazione globale ed uniforme delle pertinenti disposizioni della Convenzione<sup>97</sup>.

---

guidelines developed by the Organization» (AFS/CONF/13, 13 September 2001, *Consideration and Adoption of the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems. Comments on the draft text of the proposed Convention. Submitted by Japan*, par. 4 dell'Allegato). Quest'ultima versione figura nel testo finale della Convenzione.

<sup>94</sup> Secondo un a. sarebbe stato preferibile attribuire maggiori poteri di attuazione in capo allo Stato del porto (TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 167: «this weakness of the convention was evidently a quid pro quo for the shipping interests' acceptance of a far-reaching ban»; come la Convenzione MARPOL, «the new convention can be expected to suffer from the same enforcement problems faced by the regulation of oil discharges»).

<sup>95</sup> Art. 11, paragrafi 2 e 3.

<sup>96</sup> Art. 13. Non è invece stata mantenuta la proposta di estendere il risarcimento ai danni subiti dal sistema di equipaggiamento (AFS/CONF/2/Rev.1, 23 May 2001, *Consideration and Adoption of the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems. Draft text of the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems (as modified by the Forty-sixth session of the Marine Environment Protection Committee). Submitted by the Secretariat*, art. 12) a causa della ferma opposizione di alcuni Stati, in particolare del Giappone. Quest'ultimo ha sostenuto che le procedure relative al controllo dello Stato del porto previste nelle altre Convenzioni tecniche adottate in seno all'OMI (quali la Convenzione SOLAS e la Convenzione MARPOL) circoscrivono il diritto al risarcimento della nave al solo danno derivante da un ritardo ingiustificato, mentre la questione del danno causato all'equipaggiamento dovrebbe essere risolta sulla base del diritto interno di ciascuno Stato (AFS/CONF/13, 13 September 2001, *Consideration and Adoption of the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems. Comments on the draft text of the proposed Convention. Submitted by Japan*, par. 3 dell'Allegato).

<sup>97</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.105(49), 18 July 2003, *Guidelines for Inspection of anti-fouling systems in ships* e Resolution MEPC.208(62), 15 July 2011, *Guidelines for Inspection of Anti-Fouling Systems on Ships*, in MEPC 62/24/Add.1, 26 July 2011, *Report of the Marine Environment Protection on Its Sixty-Second Session*, Annex 27.

## 2.7 Convenzioni regionali sulla protezione dell'ambiente marino

Molte convenzioni regionali relative alla protezione dell'ambiente marino contengono clausole fra loro analoghe che obbligano gli Stati parti ad adottare misure appropriate, conformi al diritto internazionale, per prevenire, ridurre, combattere e controllare l'inquinamento nella loro rispettiva area di applicazione e ad assicurare l'applicazione efficace degli standard e delle norme internazionalmente riconosciuti in tale materia<sup>98</sup>. Tale obbligo generale grava naturalmente anche sugli Stati parti nella loro qualità di Stati di approdo.

Allo Stato del porto è accordata però attenzione particolare nell'ambito di due strumenti. Il primo è la Convenzione sulla protezione dell'ambiente marino nell'area del Mar Baltico (c.d. Convenzione di Helsinki) del 1992<sup>99</sup>. Ai sensi della Regola 10 dell'Allegato IV alla Convenzione, ciascuno Stato contraente esercita il controllo dello Stato del porto sulla base del Memorandum d'intesa di Parigi del 1982 o della pertinente disciplina dell'Unione europea, che saranno analizzati nel prosieguo. Inoltre, richiamandosi all'obbligo di ciascuna Parte di cooperare con l'OMI per l'elaborazione e l'implementazione delle norme internazionali ispirate agli obblighi

---

<sup>98</sup> Norme di questo tipo sono presenti, per esempio, nelle convenzioni relative alla protezione dell'ambiente dell'Africa occidentale (*Convention for Co-operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal environment of the West and Central African Region and protocol*, Abidjan, 23 March 1981, articoli 5 e 6, accessibile sul sito [www.unep.org/AbidjanConvention](http://www.unep.org/AbidjanConvention)) e orientale (*Convention for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Eastern African Region*, Nairobi, 21 June 1985, articoli 5 e 6. Tali disposizioni sono state mantenute anche nella *Amended Nairobi Convention for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Eastern African Region*, Nairobi, 31 March 2010, non ancora in vigore; quest'ultima prevede inoltre, all'art. 27, l'obbligo per gli Stati contraenti di adottare tutte le misure possibili per dare attuazione alla Convenzione), dell'area caraibica (*Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region*, Cartagena de Indias, 24 March 1983, articoli 5 e 6, accessibile sul sito [www.cep.unep.org](http://www.cep.unep.org)), del Mar Rosso e del Golfo di Aden (*The Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment*, Jeddah, 15 February 1982, articoli 4 e 5, accessibile sul sito [www.persga.org](http://www.persga.org)), dell'area del Kuwait (*Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution*, Kuwait, 24 April 1978, articoli 4 e 5, accessibile sul sito [www.ropme.net](http://www.ropme.net)), del Mar Caspio (*Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea*, Teheran, 4 November 2003, articoli 9 e 10, accessibile sul sito [www.caspianenvironment.org](http://www.caspianenvironment.org)) e del Mar Nero (*Convention on the Protection of the Black Sea Against Pollution*, Bucarest, 21 April 1992, articoli 8 e 10, accessibile sul sito [www.blacksea-commission.org](http://www.blacksea-commission.org)).

<sup>99</sup> *Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki Convention)*, Helsinki, 9 April 1992, accessibile nel sito [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi); la Convenzione, completata da sette Allegati tecnici, è entrata in vigore il 17 gennaio 2000 ed è stata emendata a più riprese. Ne sono parti contraenti la Danimarca, l'Estonia, la Comunità europea, la Finlandia, la Germania, la Lituania, la Polonia, la Russia e la Svezia. Il suo ambito di applicazione si estende all'intera area del Mar Baltico.

ed ai principi fondamentali proclamati dalla Convenzione, di cui alla Regola I dell'Allegato IV, la Commissione di Helsinki ha espressamente riconosciuto il ruolo fondamentale del Memorandum di Parigi ai fini dell'attuazione delle norme e degli standard adottati in seno all'OMI e all'Organizzazione internazionale del lavoro, esortando gli Stati contraenti a seguire le procedure ispettive stabilite in tale contesto<sup>100</sup>.

Infine, in occasione della Conferenza ministeriale del maggio 2010, i rappresentanti degli Stati parti e l'Alto rappresentante dell'Unione europea hanno deciso di promuovere la cooperazione fra la Commissione di Helsinki e il Memorandum di Parigi nel settore dello scambio delle informazioni<sup>101</sup>. Allegata alla dichiarazione ministeriale con cui si è chiusa la Conferenza è una *Roadmap* intesa ad ammodernare gli impianti portuali di raccolta nei porti passeggeri dell'area del Mar Baltico, che gli Stati parti dovrebbero attuare preferibilmente entro il 2013 e al più tardi entro il 2015<sup>102</sup>. Nel dicembre 2010 la Commissione HELCOM ha avviato una piattaforma di cooperazione per promuovere il dialogo fra organizzazioni portuali, industria marittima e amministrazioni marittime degli Stati costieri per facilitare l'attuazione della *Road Map*<sup>103</sup>.

Il secondo strumento regionale da segnalare è la Convenzione sulla conservazione ambientale del Mar Rosso e del Golfo di Aden del 1982, che ha significativamente rafforzato il meccanismo del controllo dello Stato del porto a

---

<sup>100</sup> HELCOM Recommendation 19/16, 24 marzo 1998, *Co-Operation in Investigating Violations or Suspected Violations of Discharge and Related Regulations for Ships, Dumping and Incineration*, Preambolo.

<sup>101</sup> HELCOM Ministerial Declaration on the Implementation of the HELCOM Baltic Sea Action Plan, 20 May 2010, Moscow, p. 12 (accessibile nel sito [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi)).

<sup>102</sup> *Ibidem*, p. 13 e Allegato II. Tale decisione è connessa alla richiesta congiunta dei Paesi del Mar Baltico, presentata al Comitato MEPC dell'OMI nel marzo 2010, di emendare l'Allegato IV alla Convenzione MARPOL e di designare il Mar Baltico come area speciale ai fini degli scarichi delle acque di scolo dalle navi passeggeri. In effetti, l'Allegato IV della Convenzione MARPOL vieta lo scarico di acque di scolo nelle Zone speciali da parte delle navi-passeggeri, a meno che la nave non proceda ad effettuare un trattamento, previamente autorizzato, di tale acque; in alternativa, le acque di scolo non trattate possono essere scaricate in un impianto portuale di raccolta. La proposta è stata approvata dal Comitato MEPC e dovrebbe essere adottata nel corso della sua sessantaduesima sessione (IMO Doc. MEPC 61/24, 6 October 2010, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-First Session*, paragrafi 7.25 a 7.36).

<sup>103</sup> L'iniziativa è volta ad identificare le aree destinate ad uno sviluppo degli impianti portuali di raccolta, sulla base delle linee guida adottate dall'OMI e a pervenire ad una visione condivisa degli aspetti tecnici e operativi relativi al conferimento delle acque di scolo, tale da soddisfare tanto le esigenze dell'industria marittima che quelle dei porti (informazioni accessibili nel sito [www.helcom.fi/press\\_office/news\\_helcom/en\\_GB/PRF\\_Coop\\_Platform](http://www.helcom.fi/press_office/news_helcom/en_GB/PRF_Coop_Platform); i termini di riferimento precisi della Piattaforma sono consultabili su [www.helcom.fi/shipping/waste](http://www.helcom.fi/shipping/waste)).

partire dal 1999, sia sul piano quantitativo che su quello qualitativo<sup>104</sup>. In seno all'Organizzazione regionale per la conservazione ambientale del Mar Rosso e del Golfo di Aden (PERSGA) è stato recentemente adottato un memorandum d'intesa sul controllo dello Stato del porto, finora sottoscritto da soli tre Stati<sup>105</sup>.

## **2.8 L'inquinamento biologico: la Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti del 2004**

Oltre all'inquinamento marino derivante da idrocarburi e da scarichi di altre sostanze nocive, anche l'introduzione di specie esotiche (come batteri, uova, larve, microbi e piccoli invertebrati) in ecosistemi diversi da quello originario può costituire una seria minaccia per le acque marine<sup>106</sup>. Molti di questi organismi sono infatti in grado di adattarsi ai nuovi ecosistemi e di riprodursi fino a costituire delle vere e proprie specie invasive che mettono a repentaglio la sopravvivenza e il benessere delle specie locali. Tale fenomeno è in parte collegato all'aumento del volume del traffico e del commercio marittimi ed interessa in particolar modo le regioni meridionali del pianeta. L'introduzione di specie marine invasive può avvenire sia mediante il posizionamento di tali organismi sullo scafo o altre superfici esterne delle navi, sia attraverso le acque di zavorra, impiegate per stabilizzare la nave durante il viaggio e riversate in zone non lontane dal porto di destinazione<sup>107</sup>.

Una possibile soluzione consiste nel sistema del c.d. scambio delle acque di zavorra effettuato in zone di mare aperto relativamente distanti dalla costa, che consente alla nave di riversare acque pulite, ma si tratta di un dispositivo non immune da inconvenienti, sia in termini di sicurezza per la navigazione, che di costi sopportati dal proprietario della nave<sup>108</sup>. Nel 1993, l'OMI ha adottato delle Linee guida relative alla gestione delle acque di zavorra, che pongono in capo allo Stato del porto alcune responsabilità significative<sup>109</sup>.

---

<sup>104</sup> *The Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment*, Jeddah, 15 February 1982, accessibile nel sito [www.persga.org](http://www.persga.org).

<sup>105</sup> Informazioni accessibili nel sito [www.persga.org/calender.php](http://www.persga.org/calender.php) (ultimo accesso il 20.4.2011). Su questo memorandum cfr. *infra* Cap. Terzo.

<sup>106</sup> UN Doc. A/66/70, *cit. supra* n. 1, paragrafi 98-101; cfr. anche GESAMP, *cit. supra* n. 6, pp. 41-42.

<sup>107</sup> TAN A. K.-J., *op. cit. supra* n. 6, p. 169.

<sup>108</sup> *Ibidem*, pp. 170-171. Cfr. anche GESAMP, *cit. supra* n. 6, pp. 41-42.

<sup>109</sup> IMO Doc. Resolution A.774(18), 4 November 1993, *Guidelines for preventing the*

La disciplina attuale di riferimento, seppur non ancora in vigore, è stabilita dalla Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti (c.d. Convenzione BWMC) del 2004 e nell'Allegato che la completa<sup>110</sup>. La Convenzione pone in essere una disciplina relativa al controllo ed alla gestione delle acque di zavorra intesa ad evitare che le navi catturino organismi potenzialmente nocivi ed agenti patogeni ed inquinino l'ambiente marino mediante le eradicazioni chimiche<sup>111</sup>. In via generale, le navi cui si applica la Convenzione devono implementare un piano di gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti ed eseguire alcune procedure di gestione conformi agli standard indicati. Gli Stati Parti possono adottare anche misure ulteriori, conformi ai criteri previsti nella Convenzione e nelle linee guida elaborate dall'OMI. La Convenzione istituisce inoltre un sistema di gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti ed organizza lo zavorramento e il de-zavorramento sulla base di procedure ecologicamente sostenibili.

Anche la Convenzione BWMC si avvale di un sistema di certificazione e di ispezione che, diversamente dalle precedenti Linee guida OMI del 1993, si fonda essenzialmente sulla competenza di attuazione dello Stato di bandiera<sup>112</sup>. Tutte le

---

*introduction of unwanted aquatic organisms and pathogens from ships' ballast water and sediment discharges*, successivamente revocata e sostituita dalla Resolution A.868(20), 27 November 1997, *Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens*.

<sup>110</sup> *Ballast Water Management Convention and the Guidelines for its Implementation*, IMO, London, 2009, XI-234 p. Il testo francese è riprodotto in *Ann. dr. mer*, 2003, pp. 692-728. Per uno studio approfondito della Convenzione e della regolazione del fenomeno delle acque di zavorra cfr. FONSECA de SOUZA ROLIM M. H., *The International Law on Ballast Water: Preventing Biopollution*, Leiden/Boston, 2008, XVIII-401 p. Vedi anche VIDAS D., KOSTELAC M. M., *Ballast Water and Alien Species: Regulating Global Transfers and Regional Consequences*, in VIDAS D., SCHEI P. J. (eds), *The World Ocean in Globalisation. Climate Change, Sustainable Fisheries, Biodiversity, Shipping, Regional Issues*, Leiden/Boston, 2011, pp. 371-392; CIESLA D., *Developments in Vessel-based Pollution: The International Maritime Organization's Ballast Water Convention and the European Union's Regulation to Phase Out Single-Hull Oil Tankers*, in *Colorado Journ. Int. Env. Law Pol. Yearb.*, 2003, pp. 107-115. L'entrata in vigore avverrà 12 mesi dopo essere stata ratificata da almeno 30 Stati, costitutivi del 35% della stazza mercantile navale mondiale (art. 18). Per il momento la Convenzione è stata ratificata da 28 Stati, rappresentativi del 25,43% della stazza mercantile navale mondiale (informazione al 3.5.2011, consultabile nel sito [www.imo.org](http://www.imo.org)). Per favorire l'attuazione delle Linee guida del 1993 e delle norme della Convenzione del 2004, il Programma delle Nazioni Unite per lo Sviluppo e l'OMI hanno promosso il *Global Ballast Water Management Programme*, volto a fornire assistenza tecnica, risorse umane ed istituzionali a sei Paesi pilota (Brazile, Cina, India, Iran, Sud Africa e Ucraina) (vedi il sito ufficiale <http://globallast.imo.org>).

<sup>111</sup> Si tratta della «première convention internationale proposant un véritable système de prévention active afin de préserver les écosystèmes marins, elle prescrit de préférence des techniques physiques non dangereuses: elle représente une véritable avancée dans ce domaine» (KISS A., BEURIER J.-P., *op. cit. supra* n. 2, p. 405).

<sup>112</sup> Mentre le Linee guida adottate dall'Assemblea dell'OMI nel 1993 attribuivano un ruolo

navi cui si applica la Convenzione e la cui stazza sia superiore a 400 tonnellate devono avere a bordo un certificato di gestione, erogato a seguito di opportune verifiche da parte dello Stato di bandiera, nonché un registro delle acque di zavorra, tenuto aggiornato dal capitano della nave<sup>113</sup>.

Lo Stato del porto ha il diritto/dovere di svolgere ispezioni a bordo aventi ad oggetto il certificato prescritto dalla Convenzione, il registro di bordo e il campionamento delle acque di zavorra, da eseguire in modo semplice, rapido e sicuro; il tempo necessario per l'analisi dei campioni non può infatti giustificare una detenzione indebita<sup>114</sup>. La possibilità di procedere, fin dall'ispezione iniziale, ad una forma di controllo «fisico» dell'imbarcazione, mediante il campionamento, anziché ad una mera verifica formale dei certificati, costituisce un'importante innovazione della Convenzione in esame e della citata Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi del 2001<sup>115</sup>. È interessante notare che il campionamento non presuppone l'esistenza di chiari motivi di non conformità della nave a quanto certificato<sup>116</sup>. Ciononostante, da un punto di vista pratico, il campionamento può comportare alcune difficoltà tecniche, come l'esigenza di prelevare un campione sufficientemente rappresentativo delle acque a fronte di una distribuzione spesso non uniforme degli organismi e agenti patogeni<sup>117</sup>. Inoltre,

---

centrale alle misure dello Stato del porto e costiero e si basavano su una valutazione del rischio da parte dello Stato di approdo, la Convenzione del 2004 si è allineata sulla posizione tradizionale secondo cui la competenza di attuazione rileva in via primaria dello Stato della bandiera (McCONNEL M., *GloBallast Legislative Review. Final Report*, GloBallast Monograph Series No. 1, IMO, London, 2002, p. 11, p. 15, p. 18).

<sup>113</sup> Regola E-2 e art. 7.

<sup>114</sup> Art. 9 e IMO Doc. Resolution MEPC.173(58), 10 October 2008, *Guidelines for ballast water sampling* (G2), linea guida 1.1. Di fatto è solo nei porti che può efficacemente essere verificato il rispetto della Convenzione (FONSECA de SOUZA ROLIM M. H., *op. cit. supra* n. 110, p. 116). A tale fine gli Stati possono avvalersi di un *Ballast Water Reporting Form*, elaborare delle prassi standardizzate e ricorrere ad una valutazione dei rischi per ridurre il numero delle navi che necessitano un'ispezione approfondita nel porto di destinazione (*Economic Assessments for Ballast Water Management: A Guideline*. GEF-UNDP-IMO GloBallast Partnerships, London, UK and IUCN, Gland, Switzerland. GloBallast Monographs No. 19, 2010, p. 14).

<sup>115</sup> SCOTT K. N., *Defending the world below the brine. Managing alien invasive species under the 2004 Ballast Water Convention – A New Zealand perspective*, in *Journ. Int. Mar. Law*, 2008, p. 324.

<sup>116</sup> FIRESTONE D., CORBETT J. J., *Coastal and Port Environments: International Legal and Policy Responses to Reduce Ballast Water Introduction of Potentially Invasive Species*, in *Oc. Dev. Int. Law*, 2005, p. 297: «authorizing compliance sampling rather than merely a paper examination is a major step that should enhance compliance with the Ballast Water Convention». Tale circostanza, coniugata all'assenza di preminenza dello Stato della bandiera sul piano dell'attuazione, condurrebbe ad una «expanded vision of port state control», suscettibile di influenzare anche gli accordi regionali sul controllo dello Stato del porto.

<sup>117</sup> SCOTT K. N., *op. cit. supra* n. 115, p. 324.



perché si riveli efficace, esso dovrebbe essere effettuato su un numero elevato di imbarcazioni e su volumi significativi di acqua, ciò che implica costi spesso eccessivamente elevati per lo Stato di approdo<sup>118</sup>. L'OMI ha adottato delle linee guida intese a coadiuvare le autorità dello Stato del porto nella fase di campionamento e di analisi delle acque di zavorra prelevate sulle navi oggetto dell'ispezione iniziale<sup>119</sup>.

Se chiari motivi inducono a ritenere che la nave non è conforme ai requisiti prescritti o un altro Stato trasmette prove sufficienti a tale proposito, le autorità portuali garantiscono che non siano sversate acque di zavorra e possono procedere ad un'ispezione approfondita, senza tuttavia trattenere o ritardare impropriamente la nave<sup>120</sup>. In caso di violazione, lo Stato del porto può allarmare, detenere o bandire la nave o autorizzarla a lasciare il porto per dirigersi nel più vicino cantiere di riparazione, ma ha l'obbligo di non agire in tal senso se sussiste un rischio per l'ambiente, la salute, i beni o le risorse; inoltre deve essere redatto un rapporto ispettivo dettagliato da notificare allo Stato di bandiera, unitamente alle prove acquisite<sup>121</sup>.

Poiché la Convenzione BWMC non rientra nelle convenzioni applicabili ai sensi delle procedure generali sul *Port State Control* dell'OMI, il sotto-comitato FSI

---

<sup>118</sup> KING D. M., TAMBURRI M. N., *Verifying Compliance with Ballast Water Discharge Regulations*, in *Oc. Dev. Int. Law*, 2010, in particolare pp. 159-160 e p. 162. Secondo gli autori un metodo più efficace e meno costoso per assicurare l'attuazione della Convenzione consiste nel monitoraggio indiretto delle acque di zavorra mediante l'apposizione di sensori, atti ad individuare in anticipo possibili scarichi delle acque e quindi a prevenire, oltre che a punire, eventuali violazioni. In un recente studio sull'impatto economico delle misure adottate in materia di gestione delle acque di zavorra, elaborato dalla GloBallast Partnership, cui partecipano l'IMO, UNDP e GEF, è stato peraltro evidenziato che il campionamento volto a verificare il rispetto dello standard D-1 non comporta difficoltà o costi elevati, in quanto può essere effettuato utilizzando un semplice misuratore della salinità teso a confermare quanto attestato nel registro delle acque di zavorra; in compenso, il campionamento relativo alla conformità con lo standard D-2 si rivela assai più dispendioso in termini economici e di tempo, in quanto inteso a determinare la quantità esatta di organismi e agenti patogeni presenti nelle acque di zavorra; tuttavia, quest'ultimo tipo di campionamento dovrebbe rivelarsi necessario in un numero ristretto di casi, ovvero quando sussistono elementi evidenti per ritenere che la nave non è conforme alle norme (*Economic Assessments for Ballast Water Management: A Guideline*, cit. supra n. 114, pp. 14-15). Come già indicato, tuttavia, il tenore letterale dell'art. 9 non sembra esigere in alcun caso l'esistenza di «chiari motivi» per procedere al campionamento delle acque di zavorra, qualunque sia lo standard da verificare.

<sup>119</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.173(58), 10 October 2008, *Guidelines for ballast water sampling* (G2).

<sup>120</sup> Art. 10, par. 4 e art. 12, par. 2. Le ispezioni più approfondite non sono ulteriormente disciplinate, ma, nonostante il diritto di ciascuna Parte di elaborare autonome politiche nazionali nei suoi porti ex art. 4, sarebbe opportuno addivenire ad un'armonizzazione regionale anche a tale riguardo (VIDAS D., KOSTELAC M. M., op. cit. supra n. 110, p. 379).

<sup>121</sup> Sullo Stato del porto grava uno specifico obbligo di notificazione delle misure di controllo adottate (FONSECA de SOUZA ROLIM M. H., op. cit. supra n. 110, p. 116).

ha istituito un gruppo di lavoro incaricato dell'elaborazione di apposite Linee guida relative al controllo dello Stato del porto svolto in applicazione della Convenzione in esame, che dovrebbero essere completate entro il 2013<sup>122</sup>.

Qualora siano constatate violazioni, la Convenzione si articola intorno all'ordinaria ripartizione di competenze fra Stati del porto, costiero e di bandiera<sup>123</sup>. La responsabilità principale in materia di attuazione grava sullo Stato di bandiera, mentre lo Stato costiero e quello del porto godono di poteri di attuazione solo nei confronti delle violazioni commesse entro la loro giurisdizione, avendo la facoltà in tal caso sia di avviare procedimenti interni che di trasmettere il caso allo Stato di bandiera<sup>124</sup>; si tratta di una facoltà rilevante dato che la possibilità di procedere a campionamenti a bordo dovrebbe, almeno teoricamente, permettere una più agevole identificazione delle infrazioni<sup>125</sup>.

Alcune osservazioni finali concernono gli impianti di raccolta dei sedimenti e delle acque di zavorra. Secondo quanto prescritto dall'art. 5 della Convenzione, ciascuno Stato parte «undertakes to ensure» che i porti e i terminali nazionali designati siano equipaggiati in modo adeguato per il conferimento dei sedimenti, qualora sia effettuata la pulitura o la riparazione delle cisterne di zavorra, tenendo conto delle linee guida elaborate dall'OMI e in ogni caso senza causare un ritardo eccessivo alle navi o danni per l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse degli Stati<sup>126</sup>. Il tenore letterale dell'art. 5 non depone in favore di un vero e proprio obbligo di risultato, bensì solo di un obbligo di compiere tutti gli sforzi possibili per conseguire tale obiettivo. Inoltre, analogamente a quanto osservato in merito alla Convenzione MARPOL, i criteri in base ai quali valutare l' adeguatezza degli

---

<sup>122</sup> IMO Doc. MEPC 61/24, 6 October 2010, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-First Session*, par. 2.32 e 2.41.4. Il gruppo di lavoro dovrà tenere conto di un documento presentato dalla delegazione australiana sui meccanismi volti a verificare i sistemi di gestione delle acque di zavorra da parte degli ufficiali incaricati del controllo dello Stato del porto (IMO Doc. MEPC 61/INF.19). Tale tematica sarà nuovamente considerata dal sotto-comitato FSI nel corso della sua prossima sessione (FSI 19/19, 4 March 2011, *Report to the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee*, paragrafi da 8.1 a 8.13).

<sup>123</sup> De ROANY C., *La Convention OMI sur la gestion des eaux de ballast: une Convention ambivalente*, in *Ann. droit mer*, 2003, p. 255.

<sup>124</sup> Art. 8, par. 2.

<sup>125</sup> FIRESTONE D., CORBETT J. J., *op. cit. supra* n. 116, p. 297.

<sup>126</sup> Art. 5, par. 1. I sedimenti consistono nel materiale rilasciato dalle acque di zavorra (v. la definizione di *Sediments* all'art. 1, par. 11). L'obbligo di istituire impianti portuali di raccolta sussiste solo per l'ipotesi di un'eventuale pulitura delle cisterne di zavorra, ovvero qualora sia effettivamente necessario smaltire i sedimenti. Rileva un a. che «la plus grande prudence est de mise, quant à la mise en oeuvre de cette disposition, si l'on sait que, déjà, les installations destinées au nettoyage des cuves des pétroliers sont trop rares...» (De ROANY C., *op. cit. supra* n. 123, pp. 255-256).

impianti non sono specificati se non dalle linee guida, le quali sono però prive di forza giuridicamente vincolante<sup>127</sup>.

La Convenzione contempla, indirettamente, anche la creazione di impianti portuali per il conferimento delle acque di zavorra; è infatti esclusa l'applicazione degli standard relativi alla gestione di tali acque per le navi che scaricano le stesse in un apposito impianto di raccolta, istituito tenendo conto delle linee guida elaborate dall'OMI<sup>128</sup>. Ciascuna Parte dovrebbe pubblicizzare i dati relativi a tali installazioni, ma la stessa OMI ha precisato indicato che non sussiste un vero e proprio obbligo di istituire tali impianti<sup>129</sup>; l'esistenza di una previsione espressa sul punto con esclusivo riferimento agli impianti per acque di zavorra potrebbe significare, *a contrario*, che un vero e proprio obbligo di risultato a carico degli Stati parti sussiste in ordine all'istituzione di impianti per i sedimenti, nonostante il tenore letterale dell'art. 5 della Convenzione non supporti tale conclusione.

In terzo luogo, ogni Stato parte è tenuto ad elaborare politiche, strategie o programmi nazionali per la gestione delle acque di zavorra nei suoi porti e nelle acque sottoposte alla sua giurisdizione, che siano conformi agli obiettivi della Convenzione e ne favoriscano la realizzazione, tenendo debito conto delle sue particolari condizioni e capacità<sup>130</sup>. Poiché, ai sensi del diritto internazionale generale, gli Stati possono regolare il controllo e la gestione delle acque di zavorra delle navi, essi possono anche subordinare l'approdo delle navi straniere alla condizione che quest'ultime siano dotate di un sistema di trattamento delle acque di

---

<sup>127</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.152(55), 13 October 2006, *Guidelines for sediment reception facilities (G1)*, n. 3.3. L'impianto dovrebbe, per quanto possibile, poter essere utilizzato da parte di qualunque nave che intenda scaricare i sedimenti e ciascuna Parte dovrebbe comunicare all'OMI e agli altri Stati parti le informazioni pratiche relative a tali installazioni. Oltre a fare ricorso ad appositi impianti portuali di raccolta, gli armatori e i capitani delle navi possono procedere all'eliminazione degli organismi contenuti nelle acque di zavorra anche mediante specifiche tecnologie di trattamento, approvate dallo Stato della bandiera e dall'OMI (regola D-4 dell'Allegato). I costi derivanti dall'adempimento di tali obblighi variano in funzione del tipo e della quantità di navi approdate, nonché delle risorse a disposizione dello Stato, ma non dovrebbero essere particolarmente elevati dato che, per esempio, quelli connessi all'istituzione di impianti per la raccolta dei sedimenti sono senz'altro minori di quelli derivanti dalla creazione di installazioni per il conferimento degli idrocarburi, previsti invece dalla Convenzione MARPOL (*Economic Assessments for Ballast Water Management: A Guideline*, cit. supra n. 113, pp. 13-14).

<sup>128</sup> Regola B-3.6 dell'Allegato.

<sup>129</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.153(55), 13 October 2006, *Guidelines for ballast water reception facilities (G1)*, linea guida n. 1.1 e 3.2.

<sup>130</sup> Art. 4, par. 2. La considerazione delle capacità e condizioni dello Stato parte «appears to endorse an application of the principle of common but differentiated responsibilities with respect to the development of national plans» (SCOTT K. N., *op. cit. supra* n. 115, p. 323).

zavorra conforme ai requisiti nazionali<sup>131</sup>. In ogni caso, lo Stato di approdo dovrebbe fornire informazioni dettagliate alle navi sui requisiti da soddisfare a tale riguardo e fare tutto il possibile per notificare ai marittimi le aree in cui è vietato l'utilizzo di simili acque<sup>132</sup>.

Rispetto alle aree la cui distanza dalla costa o la cui profondità non soddisfano gli specifici criteri indicati dalla Convenzione, lo Stato del porto ha la facoltà di individuare, previa consultazione con gli Stati limitrofi od eventualmente anche altri Stati, le zone in cui è ammesso lo scambio delle acque di zavorra, tenendo conto delle linee guida adottate dall'OMI<sup>133</sup>. Queste ultime sono per l'appunto intese a coadiuvare gli Stati del porto nel processo di identificazione, verifica e designazione di tali zone marittime, in modo da promuovere un'applicazione uniforme di questa norma e minimizzare così il rischio di introduzione di organismi acquatici nocivi e patogeni<sup>134</sup>. Gli Stati contraenti possono accordare ulteriori esenzioni dall'applicazione delle norme della Convenzione e dell'Allegato sulla gestione delle acque di zavorra nelle acque sotto la loro giurisdizione<sup>135</sup>; a tal fine deve essere effettuata una previa valutazione dei rischi, tenendo conto del rischio che l'esenzione può comportare per l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse degli Stati limitrofi e consultando gli Stati confinanti e la decisione deve essere comunicata quanto prima al proprietario della nave, allo Stato interessato e all'OMI<sup>136</sup>.

---

<sup>131</sup> FIRESTONE D., CORBETT J. J., *op. cit. supra* n. 116, p. 305. Gli standard nazionali per l'accesso ai porto sono perciò suscettibili di variare da uno Stato all'altro (TSIMPLIS M., *Alien Species Stay Home: The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004*, in *Int. Journ. Mar. Coast. Law*, 2005, p. 423 in nota).

<sup>132</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.127(53), 22 July 2005, *Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4)*, linea guida 2.2.

<sup>133</sup> Regola B-4, par. 2 dell'Allegato e Resolution MEPC.127(53), 22 July 2005, *Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4)*, linea guida 1.2.1.5. La disposizione in esame è stata inclusa a seguito della proposta congiunta presentata dalla Croazia, dell'Italia e della Slovenia (BWM/CONF/29, 9 February 2004, *Consideration of the Draft International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments. Proposal for the modification of Regulations A-1.4 and B-3.4.3 of the draft International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments. Submitted by Croatia, Italy and Slovenia*). Esistono effettivamente aree del Mediterraneo, come il Mar Adriatico, in cui lo scambio delle acque di zavorra sarebbe a priori impossibile, dal momento che sia il criterio della profondità di 200 metri che quello della distanza dalla costa di 50 metri non possono essere soddisfatti.

<sup>134</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.151(55), 13 October 2006, *Guidelines on designation of areas for ballast water exchange (G14)*.

<sup>135</sup> Regola A-4 dell'Allegato.

<sup>136</sup> IMO Doc. Resolution MEPC.162(56), 13 July 2007, *Guidelines for risk assessment under regulation A-4 of the BWM Convention (G7)*, linea guida 6.5.1; sull'obbligo di consultazione degli

## 2.9 (Segue) Le Linee guida sull'inquinamento biologico

Un ulteriore veicolo di trasmissione di specie esotiche da un ecosistema all'altro è costituito dall'incrostamento di organismi marini sulle strutture esterne o sulle tubazioni della nave<sup>137</sup>. Mancando una disciplina internazionale relativa all'inquinamento da incrostazioni biologiche, alcuni Stati membri ed osservatori dell'OMI hanno deciso di includere tale problematica nel programma di lavoro del sotto-comitato sui liquidi alla rinfusa e gas (c.d sotto-comitato BLG), in vista dell'elaborazione di misure internazionali intese a ridurre il trasferimento di specie acquatiche invasive attraverso il *bio-fouling* delle navi.

Fra le varie opzioni possibili, vale a dire l'adozione di linee guida, l'emendamento della Convenzione sul controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti o della Convenzione AFS, la conclusione di una nuova convenzione internazionale o l'elaborazione di un nuovo allegato alla Convenzione MARPOL, il sotto-comitato BLG ha infine privilegiato la prima, istituendo un apposito gruppo di lavoro coordinato dalla Nuova Zelanda. È fin da ora possibile anticipare che le linee guida avranno carattere giuridicamente non vincolante e saranno soggette a emendamenti e revisioni in funzione dei futuri progressi scientifici; l'obiettivo perseguito è quello di fornire un approccio coerente, a livello globale, del fenomeno del bio-fouling e di consentire agli Stati, nelle loro rispettive qualità di Stati di approdo, di bandiera e costieri, di implementare tali direttive con la dovuta diligenza<sup>138</sup>.

Anche in relazione al problema dell'inquinamento biologico, lo Stato del porto può apportare un contributo significativo, principalmente subordinando l'accesso ai porti a condizioni particolari, come lo svolgimento di una previa

---

Stati limitrofi cfr. anche le linee guida 8.1 e 9.3. Oltre a dover rigettare le richieste di esenzione non conformi alle linee guida elaborate dall'OMI, lo Stato del porto dovrebbe concedere l'esenzione solo a favore delle navi che si limitano a missare le acque di zavorra e i sedimenti nelle aree indicate e lo Stato dovrebbe esigere la prova delle misure concretamente adottate per rispettare tale requisito (linee guida 7.2 e 7.5).

<sup>137</sup> Inclusi i timoni, le eliche ed ogni altra appendice dello scafo, nonché l'equipaggiamento o le aree ad esso adibite a bordo dell'imbarcazione, come i pozzi delle ancore e i dispositivi di attracco. Sul tema cfr. ROBERTS J., TSAMENYI M., *International legal options for the control of biofouling on international vessels*, in *Mar. Pol.*, 2008, pp. 559-569.

<sup>138</sup> IMO Doc. BLG 15/9, 12 November 2010, *Development of International Measures for Minimizing the Transfer of Invasive Aquatic Species Through Bio-Fouling of Ships. Report of the Correspondence Group on the development of international measures for minimizing the transfer of invasive aquatic species through bio-fouling of ships. Submitted by New Zealand* par. 1.6.

ispezione a bordo nel porto di origine intesa a scongiurare l'approdo di imbarcazioni trasportanti specie marine esotiche<sup>139</sup>. Inoltre, sarebbe opportuno imporre allo Stato di approdo l'obbligo di fornire impianti portuali o di individuare specifiche aree marine al largo della costa per il conferimento e la rimozione di tali organismi, senza tuttavia trattenere o ritardare indebitamente la nave e garantendo uno smaltimento corretto degli stessi<sup>140</sup>. Il gruppo di lavoro OMI aveva inizialmente attribuito un ruolo di attuazione e monitoraggio allo Stato del porto, ma tali aspetti sono stati infine esclusi dal campo di applicazione delle linee guida in corso di elaborazione<sup>141</sup>. L'attuale versione provvisoria prevede che gli Stati del porto dovrebbero garantire la fluidità del traffico marittimo in entrata ed uscita nei/dai loro porti ed evitare che le imbarcazioni debbano aspettare al largo; gli Stati possono applicare misure più restrittive nei confronti delle navi sotto la propria giurisdizione per assicurare una maggiore protezione dell'ambiente marino o per affrontare situazioni di emergenza, a condizione di notificare tali misure all'OMI e di non mettere a rischio la sicurezza della nave o del suo equipaggio<sup>142</sup>.

## **2.10 La Convenzione internazionale per un riciclaggio sicuro delle navi e compatibile con l'ambiente del 2009**

Una particolare forma di inquinamento marino è quello derivante dal riciclaggio delle navi. Le problematiche connesse a tale attività si sono manifestate con particolare forza in seguito alla graduale eliminazione avvenuta su scala globale, nel corso degli ultimi anni, delle petroliere a scafo unico e all'incremento delle imbarcazioni ritirate dal mercato perché inservibili. Lo smaltimento delle navi è spesso realizzato presso impianti di demolizione non conformi alle norme o secondo modalità suscettibili di provocare conseguenze nefaste<sup>143</sup>. Si tratta infatti di

<sup>139</sup> ROBERTS J., TSAMENYI M., *op. cit. supra* n. 137, p. 564.

<sup>140</sup> *Ibidem*, p. 565.

<sup>141</sup> IMO Doc. BLG 14/9, 6 November 2009, *Development of International Measures for Minimizing the Transfer of Invasive Aquatic Species Through Bio-Fouling of Ships. Report of the Correspondence Group on the development of measures to minimize the transfer of invasive aquatic species through bio-fouling of ships. Submitted by New Zealand*, Linea guida n. 9 e BLG 15/9, *cit. supra* n. 232, par. 4.2.

<sup>142</sup> *Ibidem*, Allegato I, Linee guida n. 11.1, 11.2, 11.4 e 11.5.

<sup>143</sup> È per esempio condannato a livello internazionale il metodo del c.d. arenamento, in base al quale la nave è fatta incagliare su una secca scoperta nel mare (cfr. IMO Doc. MEPC 46/7, 18 January 2001, *Recycling of Ships. Report of the Correspondence Group. Submitted by the Co-ordinator of the*

un'operazione delicata, sia perché alcune sostanze nocive (quali l'amianto, metalli pesanti ed idrocarburi) contenute nelle strutture sono pericolose per la salute e l'ambiente, sia in ragione del necessario rispetto di alcuni standard relativi alle condizioni ambientali e di lavoro degli individui impiegati in tale settore<sup>144</sup>.

Nel 2003 l'OMI ha adottato delle Linee Guida sul riciclaggio delle navi, che prevedono il controllo dello Stato del porto sulle navi destinate al riciclaggio e ribadiscono l'esigenza di promuovere la coordinazione fra Stati del porto e di bandiera per assicurare la conformità ai requisiti internazionalmente applicabili; gli Stati del porto sono altresì invitati a promuovere l'uso diffuso di tali Linee guida nell'ambito dell'industria marittima e a cooperare con gli Stati di bandiera e del riciclaggio per facilitare la loro implementazione<sup>145</sup>.

Una disciplina internazionale vincolante in questa materia è stata stabilita dalla Convenzione internazionale per un riciclaggio sicuro delle navi e compatibile con l'ambiente (c.d. Convenzione di Hong Kong) del 2009, conclusa in cooperazione con l'OIL e gli Stati parti alla Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti oltre frontiera di rifiuti pericolosi e sulla loro eliminazione<sup>146</sup>. La

---

*Correspondence Group*, par. 4.4.2; P6\_TA(2009)0195, *Strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi. Risoluzione del Parlamento europeo del 26 marzo 2009 su una strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi*, par. E). I costi minori e il minor numero di restrizioni normative ambientali hanno fatto sì che le coste dell'Asia meridionale, in particolare della Cina, del Bangladesh, dell'India e del Pakistan, siano divenute uno dei luoghi preferiti per lo smantellamento delle navi, spesso secondo procedure potenzialmente inquinanti e che non garantiscono condizioni di lavoro decenti e sicure per gli individui (PUTHUCHERRIL T. G., *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime*, Leiden/Boston, 2010, pp. 26-40; cfr. anche *Globalization's down side. From shipyard to graveyard: Is there a decent way to break ships?*, in *World of Work*, December 2000, n. 37, accessibile nel sito [www.ilo.org/public/english/bureau/inf/magazine/37/shipyard.htm](http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/magazine/37/shipyard.htm)).

<sup>144</sup> PUTHUCHERRIL T. G., *op. cit. supra* n. 144, pp. 12-19.

<sup>145</sup> IMO Doc. Resolution A.962(23), 5 December 2003 (Agenda item 19), *IMO Guidelines on Ship Recycling*, linee guida 9.3.1.1, 9.3.1.1 e 9.3.2.

<sup>146</sup> *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*, Hong Kong, 15 May 2009, in SR/CONF/45, 19 May 2009, *Adoption of the Final Act and Any Instruments, Recommendations and Resolutions Resulting from the Work of the Conference. Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009*; consultabile anche in *Oc. Yearb.*, 2010, pp. 709-758. La Convenzione, che ad oggi non conta alcuna ratifica (Summary of Status of Conventions, consultabile nel sito [www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx), aggiornato all'8.12.2012) entrerà in vigore 24 mesi dopo essere stata ratificata da almeno 15 Stati, costitutivi almeno del 40% della stazza mercantile mondiale e di un volume annuale di riciclaggio delle navi non inferiore al 3% della loro stazza complessiva. Per un commento cfr. PUTHUCHERRIL T. G., *op. cit. supra* n. 144, pp. 145-190; MATZ-LÜCK N., *Safe and Sound Scrapping of 'Rusty Buckets'? The 2009 Hong Kong Ship Recycling Convention*, in *Rev. Eur. Comm. Int. Env. Law*, 2010, pp. 95-103; HARRISON J., *The International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*, in *Int. Journ. Mar. Coast. Law*, 2009, pp. 727-736; LE BIHAN GUENOLE M., *La convention internationale de Hong Kong du 15 mai 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires*, in *Dr. mar.*

Convenzione di Hong Kong, non ancora entrata in vigore, intende assicurare un riciclaggio delle navi sicuro per la salute e l'ambiente marino, stabilendo standard relativi alla progettazione, alla costruzione, al funzionamento e alla preparazione delle navi e alla procedura di smantellamento<sup>147</sup>.

Ogni Stato parte vieta o limita l'installazione o l'uso di materiali pericolosi sulle navi presenti nei suoi porti, cantieri navali o di riparazione ovvero nei terminali off-shore<sup>148</sup>. Analogamente alle altre convenzioni internazionali tecniche finora esaminate è prevista una procedura di ispezione sulle navi degli Stati parti approdate nelle acque di uno Stato contraente per verificare la presenza e la validità della documentazione prescritta; qualora l'ispezione dia esito negativo, sia evidente la difformità della nave e del suo equipaggiamento rispetto a quanto certificato, o non siano state applicate le procedure di manutenzione della nave, gli ufficiali portuali possono svolgere un'ispezione dettagliata, tenendo conto delle linee guida elaborate dall'OMI<sup>149</sup>. Le autorità portuali cercano quanto più possibile di evitare detenzioni o ritardi ingiustificati, pena il diritto della nave di ottenere il risarcimento del danno o della perdita subiti e si attengono al principio del trattamento non più favorevole delle navi battenti bandiera di Stati terzi<sup>150</sup>.

Grava su ciascuna Parte un obbligo generale di cooperazione, individuazione delle violazioni e attuazione delle norme della Convenzione; pertanto, uno Stato parte in possesso di prove sufficienti in ordine alla violazione della Convenzione da parte di una nave può richiedere ad un'altra Parte di ispezionare tale nave nei suoi porti o terminali off-shore; il rapporto dell'inchiesta sarà trasmesso alla parte richiedente e, in caso di violazione, le autorità portuali possono adottare misure cautelari da notificare allo Stato di bandiera e all'OMI<sup>151</sup>. Infine, se un altro Stato

---

*fr.*, 2009, 947-954.

<sup>147</sup> HARRISON J., *op. cit. supra* n. 147, p. 731. Il Parlamento europeo aveva invitato la Commissione e gli Stati membri «a negoziare condizioni di entrata in vigore che garantiscano la reale applicabilità della convenzione sul riciclaggio delle navi in tempi molto brevi (...) a firmare la convenzione sul riciclaggio delle navi e a ratificarla quanto prima» (P6\_TA(2009)0195, *Strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi. Risoluzione del Parlamento europeo del 26 marzo 2009 su una strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi*, par. E.7 e E.8).

<sup>148</sup> Regola 4, par. 2, Capitolo 2 dell'Allegato.

<sup>149</sup> Art. 8.

<sup>150</sup> Art. 11 e art. 3, par. 4. Tale clausola favorisce l'applicabilità sul piano globale delle convenzioni internazionali adottate in seno all'OMI a tutte le navi coinvolte nel traffico internazionale (PUTHUCHERRIL T. G., *op. cit. supra* n. 144, p. 162).

<sup>151</sup> Art. 9, paragrafi 2 e 3.



parte fornisce prove sufficienti in merito alla non conformità alla Convenzione di un impianto di riciclaggio di un altro Stato parte, lo Stato interessato dovrebbe condurre un'inchiesta al riguardo e comunicarne l'esito allo Stato richiedente e all'OMI, che adotteranno misure adeguate; tale procedura ha luogo in una fase anteriore allo smantellamento vero e proprio della nave e dovrebbe perciò costituire un incentivo per gli Stati ad assicurarsi che le proprie navi trasportino a bordo gli opportuni certificati in corso di validità<sup>152</sup>.

Lo Stato che sotto la cui giurisdizione è collocato un impianto di riciclaggio delle navi ha l'obbligo di vietare le violazioni dei requisiti applicabili, di condurre inchieste e, ove possibile, aprire procedimenti in merito alle infrazioni constatate o segnalate da altre Parti<sup>153</sup>. La giurisdizione di attuazione compete invece allo Stato di bandiera in merito alle violazioni della Convenzione commesse dalle sue navi, ovunque esse abbiano luogo, e allo Stato parte nell'ambito della cui giurisdizione esse sono avvenute<sup>154</sup>.

Il controllo dello Stato del porto previsto nella Convenzione di Hong Kong rischia, di fatto, di rivelarsi poco efficace, in quanto sostanzialmente circoscritto alla verifica dell'inventario dei materiali pericolosi, ma, in assenza di ulteriori test, non consente di conoscere la vera composizione chimica delle sostanze presenti in varie parti e equipaggiamenti della nave, una volta quest'ultima giunta alla fase di smantellamento<sup>155</sup>. La verifica si risolve dunque spesso in una mera ispezione visiva della nave, ciò anche in ragione del rischio di dover pagare un indennizzo per eventuali ritardi indebiti<sup>156</sup>.

---

<sup>152</sup> Art. 9, par. 4. MATZ-LÜCK N., *op. cit. supra* n. 147, pp. 100-101.

<sup>153</sup> Art. 10, par. 1.2. Si osservi che lo Stato parte è tenuto a comunicare tempestivamente le misure adottate all'OMI e alla Parte autrice della segnalazione e, qualora entro un anno da tale momento non sia adottata alcuna misura conseguente, deve comunicarne i motivi.

<sup>154</sup> Art. 10, par. 2.

<sup>155</sup> IMO Doc. MEPC 57/3/7, 25 January 2008, *Recycling of Ships. Substitution, internalizing costs, third party auditing and rejection of non-Party trade needed to secure an effective Convention. Submitted by Greenpeace International and Friends of the Earth International (FOEI)*, par. 4; cfr. anche PUTHUCHERRIL T. G., *op. cit. supra* n. 144, p. 185.

<sup>156</sup> *Ibidem*, p. 185.

### 3. Lo Stato del porto nelle convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima

#### 3.1 La Convenzione internazionale sulle linee di carico del 1966

La Convenzione internazionale sulle linee di carico del 1966 stabilisce una disciplina relativa ai limiti di carico delle merci e dei passeggeri sulle navi degli Stati parti che effettuano viaggi internazionali, ad eccezione di alcune categorie, al fine di garantire la sicurezza della navigazione<sup>157</sup>.

I certificati rilasciati sotto responsabilità di uno Stato contraente, conformemente alle disposizioni della Convenzione, sono accettati dagli altri Stati parti e considerati come aventi lo stesso valore dei certificati rilasciati da essi stessi<sup>158</sup>. L'art. 21 dispone che ciascuna nave sia sottoposta a controllo da parte delle autorità delle altre Parti per verificare la presenza a bordo di un certificato in corso di validità e non, quindi, il rispetto della Convenzione nella sua interezza; lo Stato del porto è effettivamente considerato come «assistente» dello Stato di bandiera, in quanto collocato in una posizione più favorevole per rilevare eventuali infrazioni<sup>159</sup>.

Se il carico e la posizione della linea di carico sulla nave hanno subito modificazioni tali da provocare un manifesto pericolo per i passeggeri o l'equipaggio, il controllo è limitato ad impedire alla nave d'apparecchiare; la detenzione è dunque possibile nella misura in cui siano state riscontrate alterazioni materiali tali da rendere l'imbarcazione inidonea a proseguire la navigazione in tutta sicurezza. L'ufficiale portuale deve informare immediatamente per scritto le autorità

---

<sup>157</sup> *International Convention on Load Lines*, London, 5 April 1966, United Nations, *Treaty Series*, vol. 640, p. 133. Nel 1988 è stato adottato un Protocollo addizionale (*Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 1988)*), London, 11 November 1988, in *US Treaty Doc.*, 102-2, p. 83; in vigore dal 3 febbraio 2000). Sono escluse dal campo di applicazione della Convenzione, per esempio, le navi da guerra, le navi nuove di lunghezza inferiore a 24 metri, le navi con stazza lorda inferiore a 150 tonnellate, gli yacht da diporto che non svolgono traffico commerciale e le navi da pesca (v. articoli 4 e 5). Gli Stati parti hanno tuttavia la facoltà di escludere dall'applicazione della Convenzione, a determinate condizioni, le navi che effettuano viaggi internazionali fra porti attigui di due o più Stati limitrofi (art. 6, par. 1).

<sup>158</sup> Art. 20. Il sistema di accettazione e controllo dei certificati è molto simile a quello della futura Convenzione SOLAS del 1974 (DUPUY R.-J., VIGNES D., *op. cit. supra* n. 4, p. 879).

<sup>159</sup> PAMBORIDES G. P., *International Shipping Law. Legislation and Enforcement*, TheHague/London/Boston, 1999, p. 57. Tale controllo era previsto anche nella previgente *International Convention on Load Lines*, London, 5 July 1930, in *UK Treaty Series*, 1932, vol. 35, Cmd. 4199, il cui art. 16 attribuiva la facoltà, allo Stato di approdo, di ispezionare le navi per verificare la validità del certificato trasportato e, eventualmente, la corrispondenza della situazione effettiva della nave a quanto ivi attestato; qualunque intervento doveva essere immediatamente notificato allo Stato di bandiera.

dello Stato di bandiera di ogni misura adottata e delle circostanze che l'hanno motivata.

### 3.2 La Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974

La Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare (c.d. Convenzione SOLAS) del 1974 costituisce uno dei principali strumenti giuridici internazionali relativi alla sicurezza della navigazione marittima<sup>160</sup>. Analogamente a quasi tutte le convenzioni concluse in seno all'OMI, il testo della Convenzione prevede alcune norme generali, mentre gli standard tecnici relativi alla costruzione, all'equipaggiamento e al funzionamento delle navi figurano nell'Allegato.

Sullo Stato del porto grava, prima di tutto, un obbligo di assistenza a favore delle autorità dello Stato di bandiera incaricate di verificare i certificati. Se sono informate di eventuali difformità della nave rispetto a quanto certificato, le autorità portuali sono tenute a fornire assistenza agli ispettori affinché costoro possano adempiere ai loro obblighi e, se possibile, dispongono il fermo della nave fino a che quest'ultima non sia nuovamente idonea a riprendere la navigazione o dirigersi verso un luogo di riparazione senza mettere a repentaglio la sicurezza<sup>161</sup>.

Il controllo dello Stato del porto è previsto alla Regola 19 del Capitolo I dell'Allegato. I certificati rilasciati dagli Stati contraenti sono riconosciuti come validi dalle altre Parti quando la nave straniera è presente in uno dei loro porti; in via di principio, dunque, il controllo in porto è circoscritto alla verifica della validità del certificato, a meno che non sussistano chiari motivi per ritenere che la nave o il suo equipaggiamento non sono sostanzialmente conformi alle prescrizioni della Convenzione<sup>162</sup>. In tal caso, o qualora il certificato non sia più valido, le autorità

---

<sup>160</sup> *International Convention for the Safety of Life at Sea*, London, 1 November 1974, in *Int. Leg. Mat.*, 1975, p. 959; entrata in vigore il 25 maggio 1980. Per l'ultima versione consolidata cfr. *SOLAS: consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its protocol of 1988: articles, annexes and certificates. 5<sup>th</sup> consolidated ed.*, IMO, London, 2009, VIII-420 p- Gli Stati parti della Convenzione SOLAS sono 162 Stati, rappresentativi del 99,2% della stazza mondiale (*Summary of Status of Conventions*, consultabile nel sito [www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions), aggiornato all'8.12.2012). La Convenzione è stata completata da un Protocollo del 17 febbraio 1978, entrato in vigore il 1° maggio 1981 (in *Int. Leg. Mat.*, 1978, vol. 17, pp. 546-578), successivamente sostituito ed abrogato dal Protocollo dell'11 novembre 1988, entrato in vigore il 3 febbraio 2000, nelle relazioni fra le Parti a quest'ultimo.

<sup>161</sup> Regola 6, lett. c), Capitolo I dell'Allegato; l'utilizzo del termine *shall* depone per il carattere vincolante di questa disposizione.

<sup>162</sup> Regola 19, lettere a) e b), Capitolo I dell'Allegato. Cfr. anche KASOULIDES G. C., *op. cit.*

dello Stato del porto «shall tale steppa to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the ship or persons on board»<sup>163</sup>. La verifica della conformità dell'equipaggiamento della nave rispetto a quanto certificato presuppone, di fatto, un potere di ispezione più incisivo di quello previsto dalla lettera della Convenzione<sup>164</sup>. Le circostanze che hanno giustificato l'adozione di una misura cautelare sono comunicate allo Stato della bandiera e all'OMI ed è compiuto ogni sforzo possibile per evitare che la nave sia trattenuta o ritardata impropriamente, pena il diritto di quest'ultima al risarcimento della perdita o del danno subiti<sup>165</sup>. La clausola del trattamento non più favorevole impone agli Stati parti di applicare i requisiti della Convenzione, compreso il controllo in porto, anche alle navi di Stati terzi<sup>166</sup>.

Le navi mercantili nucleari sono sottoposte a controlli speciali, prima e durante la presenza in porto, intesi a verificare la presenza a bordo di un valido certificato di sicurezza nucleare e l'assenza, in mare aperto o in porto, di radiazioni o altri pericoli irragionevoli per l'equipaggio, i passeggeri, il pubblico o per i corsi d'acqua e le risorse alimentari o acquatiche<sup>167</sup>. Ciò presuppone la possibilità per lo Stato del porto di adottare misure di controllo nei confronti di simili navi straniere anche durante il loro passaggio inoffensivo nel mare territoriale, a condizione che esse abbiano chiaramente manifestato l'intenzione di entrare nel porto<sup>168</sup>. Il *Port State Control* è esteso ai requisiti operativi se sussistono chiari motivi per ritenere che il capitano o l'equipaggio non sono familiari con le procedure di bordo di base relative alla sicurezza della nave<sup>169</sup>.

---

*supra* n. 12, p. 55.

<sup>163</sup> Regola 19, lett. c), Capitolo I dell'Allegato.

<sup>164</sup> PAMBORIDES G. P., *op. cit. supra* n. 160, p. 60.

<sup>165</sup> Regola 19, lettere d) e f) del Capitolo I dell'Allegato. Tali informazioni devono essere fornite anche alle autorità del successivo porto di destinazione qualora la nave sia stata autorizzata a dirigersi o le autorità portuali non siano in grado di rispettare quanto indicato alle lettere c) e d) (*ibidem*, lett. e)). La disposizione di cui alla lett. f) è redatta in termini favorevoli per l'industria marittima, sebbene «it is feared that the probability of a successful claim is quite slim» (YANG H., *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Berlin/Heidelberg, 2006, p. 101).

<sup>166</sup> Art. I, par. 3 del Protocollo del 1988.

<sup>167</sup> Regola 11, Capitolo VIII dell'Allegato.

<sup>168</sup> IMO Doc. LEG/MISC.7, *cit. supra* n. 4, p. 34.

<sup>169</sup> Regola 4, paragrafi 1 e 3 del Capitolo XI dell'Allegato. Restano salvi i diritti e gli obblighi degli Stati contraenti che svolgono un controllo sui requisiti operativi previsti nell'Allegato (par. 4). A tale controllo sono sottoposte anche le navi tenute a trasportare un *Safety Management Certificate* (Regola 6, par. 2, Capitolo IX dell'Allegato). Direttive ulteriori sono state adottate dal Comitato MSC

Il controllo dello Stato del porto è previsto anche in alcuni codici speciali relativi all'implementazione della Convenzione SOLAS. Tale è il caso dell'*International Safety Management Code* (c.d. Codice ISM), recante standard internazionali intesi a garantire la sicurezza della gestione e del funzionamento delle navi e a rafforzare la capacità di gestione della sicurezza dell'equipaggio, anche in caso di emergenza<sup>170</sup>. Originariamente adottato mediante una risoluzione dell'Assemblea dell'OMI, il Codice ISM è stato successivamente incorporato nel Capitolo IX dell'Allegato alla Convenzione SOLAS, acquisendo così carattere giuridicamente vincolante per le Parti alla Convenzione a partire dal 1° luglio 1998<sup>171</sup>.

L'attenzione del Codice è sicuramente focalizzata sul controllo dello Stato di bandiera e sul ruolo delle società di classificazione<sup>172</sup>; tuttavia, le autorità portuali devono controllare l'applicabilità del documento di conformità alla nave straniera ispezionata e l'avvenuto svolgimento delle necessarie verifiche ed approvazioni<sup>173</sup>. Sulla base del loro giudizio professionale gli ispettori possono anche svolgere controlli su base casuale, per accertare la documentazione dei requisiti relativi al sistema di gestione della sicurezza; ispezioni più approfondite sono possibili se la documentazione a bordo risulta insufficiente o non conforme al Codice e, a fronte di carenze strutturali o relative all'equipaggiamento può essere sindacata la validità

---

con riferimento al controllo del *Continuous Synopsis Record* previsto dalla regola 5 del Capitolo XI, introdotta in occasione della Conferenza intergovernativa del 2002 (IMO Doc. MSC/Circ.1113, 7 June 2004, *Guidance to Port State Control Officers on the Non-Security Related Elements of the 2002 SOLAS Amendments*, paragrafi 4 e 5). Con riferimento all'*Automatic identification system*, di cui alla regola 19 del Capitolo V come emendata nel 2002, sono invece state ritenute sufficienti le procedure di controllo generali.

<sup>170</sup> *ISM Code. International Safety Management Code and Guidelines on the Implementation of the ISM Code*, 3<sup>rd</sup> ed., IMO, London, 2010, VI-73 p.

<sup>171</sup> IMO Doc. Assembly Resolution A.741(18), 4 November 1993, *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)*, emendata da Resolution MSC.273(85), 4 December 2008, *Adoption of Amendments to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)*. L'OMI ha adottato delle linee guida per facilitare la sua implementazione da parte degli Stati della bandiera (IMO Doc. Resolution A.1022(26), 2 December 2009, *Guidelines on the Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations*, applicabili dal 1° luglio 2010 in sostituzione delle precedenti linee guida).

<sup>172</sup> JANSSEN P., *ISM and Port State Control*, in *Eur. Trans. Law*, 1999, pp. 51-53.

<sup>173</sup> Regola 6, Capitolo IX dell'Allegato (che rinvia alla Regola 4 del Capitolo XI per le modalità di applicazione del controllo). Il proprietario o il responsabile della nave sono tenuti ad istituire un sistema di gestione della sicurezza (*Safety Management System*), mentre la nave deve presentare a bordo un certificato di sicurezza della gestione (*Safety Management Certificate*) e una copia del documento di conformità (*Document of Compliance*) rilasciato dalla compagnia.

dell'intero sistema di gestione della sicurezza<sup>174</sup>. L'OMI ha adottato delle Linee guida provvisorie relative al controllo dello Stato del porto in relazione al Codice ISM, attualmente in corso di revisione<sup>175</sup>.

Il Codice internazionale marittimo delle merci pericolose (c.d. Codice IMDG) fa espresso riferimento e riproduce il testo dell'Allegato III alla Convenzione MARPOL (relativo alla prevenzione dell'inquinamento derivante da sostanze pericolose trasportate via mare in forma imballata), la cui Regola 8 concerne il controllo dello Stato del porto sui requisiti operativi<sup>176</sup>. La verifica dei certificati da parte delle competenti autorità dello Stato del porto è prevista anche nel Codice Internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano sostanze chimiche pericolose alla rinfusa (c.d. Codice IBC)<sup>177</sup>.

Analoghe considerazioni riguardano il Codice internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa (c.d. Grain Code), ai sensi del quale lo Stato del porto di carico può ispezionare il documento di autorizzazione rilasciato dallo Stato di bandiera e le informazioni relative alla stabilità del carico, nonché richiedere al capitano della nave di dimostrare che la nave soddisfa i criteri di stabilità prescritti

---

<sup>174</sup> BOISSON Ph., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, 1998, p. 371.

<sup>175</sup> IMO Doc. MSC/Circ.890-MEPC/Circ.354, 18 December 1998, *Interim Guidelines for Port State Control Related to the ISM Code*; cfr. anche MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401, 16 December 2002, *Procedures Concerning Observed ISM Code Major Non-Conformities*. In seno all'OMI è inoltre stata approvata l'ulteriore elaborazione delle Linee guida relative al controllo dello Stato del porto svolto sulla base del Codice ISM, nell'ambito della più generale attività di armonizzazione del controllo dello Stato del porto (MSC 89/25, 27 May 2011, *Report of the Maritime Safety Committee on its Eighty-Ninth Session*, par. 12.9 e MEPC 62/24, 26 July 2011, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its Sixty-Second Session*, par. 11.28).

<sup>176</sup> *IMDG: International Maritime Dangerous Goods Code. 2010 Edition. Incorporating Amendment 35-10*, 2 vol., IMO, London, 2010, XIV-496 p., V-356 p., Capitolo 1.1.2.2. Per un commento cfr. ÖZÇAYIR Z. O., *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code and Amendment 33-06*, in *Journ. Int. Mar. Law*, 2007, pp. 451-457. Il Codice IMDG intende garantire l'armonizzazione delle prassi seguite in merito al trasporto via mare di merci pericolose e la conformità agli obblighi derivanti dalla Convenzione SOLAS e dall'Allegato III alla Convenzione MARPOL; gli Stati dovrebbero fare riferimento a questo strumento per adempiere ai propri obblighi derivanti dalla regola 1.4 del Capitolo VII dell'Allegato alla Convenzione SOLAS e della regola 1.3 dell'Allegato III alla Convenzione MARPOL. Il Codice IMDG è diventato giuridicamente vincolante a partire dal 1° gennaio 2004 per gli Stati parti alla Convenzione SOLAS, anche se alcune sue sezioni hanno tuttora natura raccomandatoria.

<sup>177</sup> *IBC Code 2007 Edition: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk with standards and Guidelines relevant to the Code*, IMO, London, 2007, VIII-259 p. Il Codice IBC prevede standard internazionali relativi al design, alla costruzione e all'equipaggiamento delle navi che trasportano sostanze chimiche pericolose alla rinfusa, affinché queste non pongano un rischio per la nave stessa, l'equipaggio e l'ambiente. La Regola 15.8.25.3 prevede la possibilità, per le autorità portuali, di richiedere di visionare il certificato attestante la separazione delle tubature.

per tutta la durata del viaggio prima che sia caricata la granaglia alla rinfusa<sup>178</sup>.

Il Codice internazionale di sicurezza per le unità veloci 2000 (c.d. Codice HSC 2000) prevede il controllo dello Stato del porto sulla nave al solo fine di verificare la validità e il rispetto del documento recante autorizzazione a navigare<sup>179</sup>. Le autorità portuali sono tenute a fornire assistenza agli ufficiali dello Stato di bandiera (oppure ad un esaminatore nominato a tale fine o ad un' organizzazione riconosciuta) e, laddove possibile, ad assicurare che la nave non riprenda la navigazione fintantoché essa costituisca un pericolo per sé stessa o le persone a bordo<sup>180</sup>. Gli Stati del porto sono inoltre incoraggiati, ove opportuno, ad entrare in concertazione il prima possibile con gli Stati di bandiera, affinché questi ultimi possano valutare le caratteristiche del *design* della nave e determinare eventuali requisiti alternativi o aggiuntivi per conformarsi al livello di sicurezza richiesto; infine, per quanto riguarda la formazione e l'addestramento del capitano e dei membri dell'equipaggio, le autorità portuali accettano i certificati di competenza e le licenze validamente erogati dagli altri Stati parti come prova del possesso di una formazione e di un addestramento sufficienti<sup>181</sup>.

### **3.3 La Convenzione internazionale sui campioni di addestramento, della certificazione e della sorveglianza per i marinai del 1978 e la Convenzione internazionale sui campioni di addestramento, della certificazione e della sorveglianza per i marinai dei pescherecci del 1995**

La Convenzione internazionale sui campioni di addestramento, della certificazione e della sorveglianza per i marinai (c.d. Convenzione STCW) del 1978, come emendata nel 1995, prevede standard minimi internazionalmente accettati relativi alle competenze dei membri dell'equipaggio<sup>182</sup>; la Convenzione è completata

---

<sup>178</sup> IMO Doc. Resolution MSC.23(59), 23 May 1991, *Adoption of the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk*, paragrafi 3.4-3.5 e par. 7.2. Lo Stato del porto di carico può anche decidere di accordare esenzioni per alcuni viaggi determinati (*ibidem*, par. 5)

<sup>179</sup> IMO Doc. Resolution MSC.97(73), 5 December 2000, *Adoption of the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 (2000 HSC Code)*, par. 1.9.4. Prima di erogare tale permesso, lo Stato di bandiera deve consultare ciascuno Stato del porto per ottenere informazioni sulle specifiche condizioni operative a cui è subordinata la conduzione delle navi ad alta velocità in tale Stato.

<sup>180</sup> *Ibidem*, par. 1.5.6.

<sup>181</sup> *Ibidem*, paragrafi 1.6 e 18.3.8.

<sup>182</sup> *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, London, 1 December 1978, in *U.K Treaty Series*, 1984, vol. 50 (Cmnd. 9266), p. 1

da un Allegato tecnico e dal relativo Codice sui campioni di addestramento, della certificazione e della sorveglianza per i marinai (c.d. Codice STCW)<sup>183</sup>. Importanti emendamenti sono stati approvati in occasione della Conferenza diplomatica di Manila nel giugno 2010 e sono entrati in vigore il 1° gennaio 2012, assortiti di un regime di applicazione transitoria fino al 1° gennaio 2017.

Ai sensi dell'art. X della Convenzione STCW, ciascuno Stato contraente ha il potere di controllare che i marittimi a bordo delle navi di altri Stati parti presenti in un suo porto siano in possesso dei certificati prescritti o ne siano legittimamente dispensati. Le autorità portuali notificano per scritto le eventuali carenze riscontrate tanto al capitano della nave che alle autorità diplomatiche o marittime dello Stato di bandiera affinché adottino misure appropriate. Ogniquale volta le carenze rilevate non siano state corrette e tale situazione costituisca un pericolo per le persone, i beni o l'ambiente, gli ufficiali del porto sono tenuti ad impedire che la nave riprenda il largo, a meno che e fintantoché tali requisiti non siano stati soddisfatti e il pericolo rimosso, avuto riguardo al tipo e alla dimensione della nave, nonché alla durata e alla natura del viaggio intrapreso; tuttavia, la nave straniera ha diritto ad un indennizzo per i danni o le perdite subite in seguito a ritardi o fermi indebiti. La detenzione della nave è dunque possibile solo alla duplice condizione che non siano state corrette le difformità dei certificati e che sussista un pericolo per la sicurezza della navigazione<sup>184</sup>. Anche nell'ambito della Convenzione STCW il controllo dello Stato del porto si applica nei confronti delle navi di Stati terzi, in virtù della clausola del trattamento non più favorevole.

Il controllo previsto all'art. X della Convenzione deve essere esercitato secondo le procedure indicate alla Regola I-4 dell'Allegato, rafforzate dagli emendamenti del 1995 e lasciate inalterate dagli emendamenti di Manila<sup>185</sup>. Gli

---

e *Final Act of the 1995 Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978*, London, 1996, 50 p. La Convenzione è stata più volte emendata (cfr. in particolare *1995 Amendments to the Annex to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, with Final Act*; gli emendamenti del 1995 sono entrati in vigore il 1° febbraio 1997, ma fino al 1° febbraio 2002 gli Stati parti potevano continuare a rilasciare, riconoscere e avallare i certificati previsti per il periodo anteriore al 1° febbraio 1997 nei confronti dei marittimi il cui addestramento o servizio fosse iniziato prima del 1° agosto 1998).

<sup>183</sup> *Seafarer's Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code*, IMO, Londra, 1996, VI-255 p.

<sup>184</sup> Come evidenziato dal par. 3 della Regola I/4, Capitolo I dell'Allegato. Il par. 2 fornisce una lista, che non pare esaustiva, di tali carenze.

<sup>185</sup> Gli emendamenti del 1995 hanno introdotto il sistema delle c.d. liste bianche, in base al quale



ufficiali competenti possono ormai verificare che il numero e i certificati dei marittimi siano conformi ai requisiti di sicurezza relativi all'organico stabiliti dallo Stato di bandiera, nonché l'attitudine degli stessi a rispettare gli standard di avvistamento qualora la nave sia gestita in modo tale da costituire un pericolo per le persone, i beni o l'ambiente<sup>186</sup>. Ai sensi della sezione A-I/4 del Codice STCW, infatti, la conduzione della nave che ponga un rischio per le persone, i beni o l'ambiente costituisce un'ipotesi di «chiari motivi» che giustificano la verifica dell'attitudine dei marittimi a rispettare gli standard di avvistamento e la detenzione temporanea della nave<sup>187</sup>; l'incidenza dell'elemento soggettivo, proprio di ogni procedimento di controllo, è così ridotta al minimo<sup>188</sup>. D'altra parte, il controllo della capacità di avvistamento dei marittimi è possibile solo se sussistono chiari motivi per ritenere violati gli standard prescritti<sup>189</sup>. L'ispettore può rivolgere la propria attenzione a specifici settori di competenza, ricercare prove dell'addestramento o, eventualmente, esigere una dimostrazione pratica, ma il giudizio sulla corretta e sicura conduzione della nave è in ogni caso, formulato sulla base del giudizio professionale dell'ispettore<sup>190</sup>.

Nell'ambito del Codice STCW, il controllo dello Stato del porto è preordinato alla verifica della competenza dei marittimi per garantire una gestione sana, sicura e sostenibile della nave, non diversamente da quanto previsto per le strutture e l'equipaggiamento; il controllo, che verte sui requisiti di competenza e la capacità di avvistamento dei singoli marittimi a bordo, concerne prima di tutto i certificati ma può comportare dimostrazioni pratiche, anche relative al rispetto dei requisiti

---

gli Stati parti sono tenuti, a partire dal 1° gennaio 1998, a dimostrare al Comitato MSC dell'OMI di avere dato piena e completa attuazione alla Convenzione così come emendata. Se tale requisito è soddisfatto, lo Stato in questione viene iscritto in una lista bianca ed i suoi certificati devono conseguentemente essere considerati pienamente conformi alla Convenzione STCW da tutti gli ispettori portuali degli altri Stati parti. Cfr. STCW/CONF.2/32, 1 July 2010, *Final Act of the Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, 1978. Fino al 1° gennaio 2017 gli Stati parti potranno continuare ad applicare la disciplina in vigore prima del 1° gennaio 2012 nei confronti dei marittimi che hanno iniziato il proprio addestramento in un periodo antecedente al 1° luglio 2013 (nuova regola I-15 dell'Allegato).

<sup>186</sup> *STCW. IMO Workshop Material on Implementation of the Revised STCW Convention*, IMO, Londra, 1997, p. 39.

<sup>187</sup> *Ibidem*, p. 58.

<sup>188</sup> *Seafarer's Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code*, IMO, Londra, 1996, sez. B-I/4, par. 3.

<sup>189</sup> Cfr. Regola I/4, par. 1.3 dell'Allegato.

<sup>190</sup> *Seafarer's Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code*, cit. supra n. 189, sez. B-I/4, paragrafi 4 e 5.

operativi sull'avvistamento e le reazioni in caso di emergenza<sup>191</sup>. Gli emendamenti del 2010 hanno esteso il controllo alla competenza dei marittimi in materia di *security* limitatamente a coloro sui quali gravano specifici doveri in materia e a condizione che sussistano i «chiari motivi» di cui al Capitolo XI/2 della Convenzione SOLAS<sup>192</sup>.

Il primo tentativo di rendere obbligatori, sul piano internazionale, gli standard di sicurezza degli equipaggi a bordo dei pescherecci è ascrivibile alla Convenzione internazionale sui campioni di addestramento, della certificazione e della sorveglianza per i marinai delle navi da pesca (c.d. Convenzione STCW-F) e del relativo Allegato del 1995<sup>193</sup>. Ai sensi del combinato disposto dell'art. 8 della Convenzione e della Regola I-4 dell'Allegato, i pescherecci di Stati parti presenti nel porto di un altro Stato contraente sono sottoposti ad ispezioni intese a verificare il possesso da parte dei marittimi dei certificati prescritti o il rilascio di debite esenzioni. La violazione di determinati requisiti comporta il fermo della nave, debitamente notificato all'OMI e allo Stato di bandiera, fino a che non siano corrette le carenze e non sia cessato il pericolo per le persone, i beni o l'ambiente; anche in questo caso deve essere effettuato quanto possibile per evitare ritardi o detenzioni indebite, pena il diritto della nave straniera al risarcimento della perdita o del danno subiti. Infine, in base alla clausola del trattamento non più favorevole, il controllo in porto deve essere effettuato in modo tale da non accordare un trattamento migliore alle navi di Stati terzi rispetto alle navi degli Stati parti<sup>194</sup>.

---

<sup>191</sup> *Ibidem*, sez. B-I/4, par. 1-2 e sez. A-I/4, paragrafi 3, 4 e 5.

<sup>192</sup> In caso contrario il controllo è circoscritto ai certificati (STCW/CONF.2/34, 3 August 2010, *Attachment 2 to the Final Act of the Conference. Resolution 2. The Manila Amendments to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code*, sezione A-I/4, par. 6. Cfr. anche IMO Doc. STCW.7/Circ.17, *Advice to port State control authorities on transitional arrangements leading up to the full implementation of the requirements of the 2010 Manila Amendments to the STCW Convention and Code*).

<sup>193</sup> *International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995*, IMO, London, 1996, V-78 p. La Convenzione è entrata in vigore il 29 settembre 2012 e conta ad oggi sedici Stati parti, rappresentativi del 4,37% della stazza mondiale (*Summary of Status Conventions*, consultabile nel sito [www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions), aggiornato all'8.12.2012).

<sup>194</sup> Oltre alla Convenzione STCW-F, si registrano anche altri strumenti giuridicamente non vincolanti. L'OMI, l'OIL e la FAO, in cooperazione reciproca, hanno elaborato un Codice sulla sicurezza dei pescatori e delle navi da pesca (*Code of Safety for Fisherman and Fishing Vessels*, IMO/ILO/FAO, London, 2006, IX-252 p.), inteso a promuovere la sicurezza e la salute dei membri dell'equipaggio delle navi da pesca; sono previsti doveri e responsabilità a carico dello Stato di bandiera, del proprietario della nave, dello skipper, dei membri dell'equipaggio e delle istituzioni incaricate della formazione di questi ultimi in materia di sicurezza e di salute. Ad esso si affiancano anche le Linee guida relative al design, alla costruzione e all'equipaggiamento delle navi da pesca di

### 3.4 Il Protocollo di Torremolinos del 1993

Il Protocollo di Torremolinos del 1993 alla Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza delle navi da pesca del 1977 del 1993 pone in essere una disciplina relativa alla sicurezza dei pescherecci di lunghezza pari o superiore a 24 metri, incluse le imbarcazioni che processano le catture<sup>195</sup>.

L'art. 4 del Protocollo prevede il controllo sulla validità dei certificati trasportati dai pescherecci degli Stati parti approdati presso un altro Stato parte; i certificati rilasciati dagli altri governi contraenti sono in via di principio accettati come validi, a meno che non sussistano chiari motivi per ritenere che la condizione della nave o il suo equipaggiamento non corrispondono di fatto a quanto ivi attestato o alle norme applicabili nella specie. In tal caso, o qualora il certificato non sia più valido, le autorità portuali devono adottare misure volte ad impedire che la nave riprenda il largo o a consentire che essa si diriga verso un luogo di riparazione senza costituire una minaccia per le persone a bordo o per la nave stessa; lo Stato di bandiera, la società che ha rilasciato i certificati e l'OMI sono informati per scritto di tale circostanza. In ogni caso, lo Stato del porto deve compiere tutti gli sforzi possibili per evitare detenzioni o ritardi ingiustificati della nave, la quale ha in tal caso il diritto all'indennizzo per il danno o la perdita subiti. Nuovamente, in virtù della clausola del trattamento non più favorevole, l'applicazione del Protocollo, compreso l'esercizio del controllo dello Stato di approdo, concerne anche le navi di Stati terzi.

---

piccole dimensioni (*Voluntary Guidelines for the Design, Construction and Equipment of Small Fishing Vessels*, IMO/ILO/FAO London, 2005, VI-134 p.), rivolte agli Stati nella loro qualità di Stati di bandiera.

<sup>195</sup> *Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977*, in *Final act of the International Conference on Safety of Fishing Vessels, 1993, with attachments, including the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, and Consolidated text of the regulations annexed to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, as modified by the Torremolinos Protocol of 1993 relating thereto*, London, 1995, VIII-376 p.). Il Protocollo, non ancora in vigore, è stato ratificato da 17 Stati con una flotta complessiva di 2000 navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri (*Summary of Status Conventions*, consultabile nel sito [www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions), aggiornato all'8.12.2012), mentre l'entrata in vigore dello strumento è subordinata alla ratifica di almeno 15 Stati con una flotta complessiva di almeno 14.000 navi di tale tipo. Il sotto-comitato sulla sicurezza delle navi da pesca (sotto-comitato SLF) ha esaminato una serie di opzioni volte ad incoraggiare la ratifica e, conseguentemente, l'entrata in vigore di questo importante strumento (per gli ultimi sviluppi cfr. IMO Doc. SLF 53/11, 8 October 2010, *Legal and Technical Options to Facilitate and Expedite the Earliest Possible Entry Into Force of the 1993 Torremolinos Protocol. Outcome of the Intersessional Working Group on Fishing Vessel Safety*).

### 3.5 La Convenzione internazionale sulla sicurezza dei container del 1972

La Convenzione internazionale sulla sicurezza dei container (c.d. Convenzione CSC) del 1972 stabilisce procedure e requisiti relativi alla sicurezza della vita umana nell'ambito del trasporto e del maneggio dei container, prevedendo una disciplina uniforme sulla sicurezza, applicabile su base equa a tutte le forme di trasporto su superficie<sup>196</sup>. Ai sensi del suo art. VI, i container devono essere controllati nel territorio degli Stati parti, compresi i porti, da parte di ufficiali debitamente autorizzati. In via di principio, il controllo verte sulla presenza del certificato prescritto dalla Convenzione, a meno che non vi siano prove significative per ritenere che di fatto la condizione del container pone un rischio manifesto per la sicurezza; anche in tal caso, tuttavia, il controllo si limita ad assicurare che il container sia riparato prima di un suo nuovo utilizzo<sup>197</sup>.

Nel 2010 sono stati apportati alcuni emendamenti, fra cui un nuovo Allegato III recante precisazioni relative alle misure che possono essere adottate nell'ambito del *Port State Control*, all'addestramento degli ispettori, all'individuazione delle componenti strutturali di rilievo e alla definizione delle carenze strutturali dei container<sup>198</sup>. Nello stesso anno, inoltre, è stata approvata in seno all'OMI una nuova versione delle Raccomandazioni relative ad una interpretazione ed implementazione armonizzate della Convenzione, che forniscono precisazioni tecniche in merito al controllo previsto dall'art. VI della Convenzione<sup>199</sup>.

## 4. Lo Stato del porto e la *security*

### 4.1 Il Codice ISPS

Lo Stato del porto si è visto attribuire poteri e doveri d'intervento anche in

---

<sup>196</sup> *International Convention for Safe Containers (CSC)*, Geneva, 2 December 1972, United Nations, *Treaty Series*, vol. 1064, p. 25; entrata in vigore il 6 settembre 1977 e più volte emendata.

<sup>197</sup> Se trattasi di difformità che potevano esistere al momento dell'approvazione del container, le autorità dello Stato del porto devono informare l'Amministrazione responsabile dell'approvazione.

<sup>198</sup> IMO Doc. Resolution MSC.310(88), 3 December 2010, *Adoption of Amendments to the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972*.

<sup>199</sup> IMO Doc. CSC.1/Circ.138, 30 June 2010, *Revised Recommendations on Harmonized Interpretation and Implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as Amended*, par. 10.

materia di *security*, vale a dire di prevenzione di atti criminosi che arrecano danno al trasporto marittimo, alla sicurezza dei beni e degli individui, in special modo atti terroristici<sup>200</sup>. Particolare rilievo a questo riguardo hanno assunto gli emendamenti apportati alla Convenzione SOLAS nel dicembre 2002, all'indomani degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001. Oltre alle modifiche apportate ai Capitoli V e XI (rinumerato XI-1), relativi alla sicurezza della navigazione e alle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima, è stato introdotto un nuovo Capitolo XI-2, che rende obbligatorio per gli Stati parti l'*International Ship and Port Facilities Security Code* (c.d. Codice ISPS), entrato in vigore il 1°luglio 2004<sup>201</sup>. Il Codice ISPS, applicabile a determinate categorie di navi che effettuano viaggi internazionali, nonché alle compagnie proprietarie o agli operatori, stabilisce un regime inteso a rafforzare la protezione dei porti e della navigazione, istituendo un sistema di identificazione, verifica e gestione dei rischi per la sicurezza marittima<sup>202</sup>. L'attuazione delle sue disposizioni, articolate in una parte A obbligatoria e una parte B facoltativa, è affidata in via principale allo Stato di bandiera, ma sono al contempo realizzati progressi significativi in merito alla valutazione dei rischi e al controllo.

Ogni Stato parte elabora un piano di sicurezza del porto, fondato sulla valutazione della sicurezza degli impianti portuali, e adotta le misure necessarie ad assicurare un livello minimo o, ove possibile, più elevato di sicurezza del porto<sup>203</sup>.

---

<sup>200</sup> SALAMANCA AGUADO E., *International Terrorism and Maritime Security Multilateralism vs Unilateralism*, in CASADO RAIGÓN R. (sous la dir. de), *L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Bruxelles, 2005, p. 416. Sul piano interno cfr., in particolare, la *Container Security Initiative* degli Stati Uniti (per un commento cfr. KLEIN N., *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford, 2011, pp. 163-169) ed il *Port and Maritime Security Act* del 2001, entrato in vigore nel 2003, volto a rafforzare la sicurezza dei porti e del trasporto marittimo, soprattutto per tenere conto della minaccia terroristica (per un commento cfr. GONZÁLEZ LAPEYRE E., *Transport maritime et régime portuaire*, in *Recueil des cours*, 2004, t. 308, pp. 370-376).

<sup>201</sup> Per dettagli sugli altri emendamenti apportati nel 2002 cfr. ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 8, p. 95. Per un commento del Codice ISPS e del nuovo Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS cfr., fra gli altri, WENDEL Ph., *State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law*, Berlin, 2007, pp. 29-31; POLERE P., *Sûreté maritime: bilan et perspectives du Code ISPS*, in *Dr. mar. fr.*, 2006, pp. 275-284; FRANSON J., *Formulating the ISPS Code: a general background*, in *Contemporary Issues in Maritime Security*, 2005, Malmö, pp. 9-15; HESSE H., CHARALAMBOUS N. L., *New Security Measures for the International Shipping Community*, in *WMU Journ. Mar. Aff.*, 2004, pp. 123-138; ÖZÇAYIR Z. O., *The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, in *Journ. Int. Mar. Law*, 2003, pp. 578-582;

<sup>202</sup> ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 8, p. 96. A partire dall'adozione del Codice il numero di attacchi pirati o di rapina nei confronti delle navi ancorate o ormeggiate nei porti è diminuito costantemente, mentre è aumentato il numero di quelli occorsi in alto mare (IMO News, 2010, No.3, p. 13). Sul punto sono state adottate apposite linee guida (cfr. IMO Doc. MSC/Circ.1132, 14 December 2004, *Guidance Relating to the Implementation of Solas Chapter XI-2 and the ISPS Code*)

<sup>203</sup> Nel febbraio del 2005, il 94% delle parti alla Convenzione SOLAS aveva già approvato dei piani di sicurezza relativi al 97% degli impianti portuali dichiarati (IMO Press Release, *Maritime*

L'ufficiale incaricato della sicurezza degli impianti portuali è responsabile degli addestramenti e delle esercitazioni del personale in materia di *security*<sup>204</sup>. Lo Stato di approdo determina i livelli di sicurezza nei propri porti, ai quali devono conformarsi gli impianti portuali ivi presenti, in modo tale da non provocare interferenze o ritardi, se non minimi, a danno dei passeggeri, della nave, dell'equipaggio, dei visitatori, delle merci e dei servizi<sup>205</sup>. Gli Stati contraenti hanno inoltre l'obbligo di rendere pubbliche determinate informazioni, come quelle relative alle autorità nazionali responsabili della sicurezza degli impianti portuali, alle zone incluse nei piani di sicurezza e al personale incaricato di ricevere e gestire le allerte<sup>206</sup>.

Le navi sono tenute a comunicare alle autorità del porto di destinazione determinate informazioni, ma in caso di mancata ottemperanza a tale obbligo sono previsti poteri di attuazione limitati<sup>207</sup>. Il controllo sulle navi già presenti nel porto o dirette verso un porto di uno Stato parte è espressamente previsto alla Regola 9 del Capitolo XI-2, ma deve essere tenuto distinto da quello di cui alla Regola 19 del Capitolo I, precedentemente esaminata, in quanto quest'ultima norma si riferisce al controllo esercitato in materia di *safety*<sup>208</sup>. Di conseguenza è prospettabile, sul piano interno, una competenza differenziata a seconda che il controllo rientri nell'ambito della *security* ovvero della *safety*, come per esempio in Italia.

Per quanto riguarda le navi già attraccate, le autorità portuali competenti, comprese quelle incaricate del *Port State Control* ai sensi della regola 19 del Capitolo I, controllano la presenza a bordo di un certificato in corso di validità e, se sussistono chiari motivi per ritenere compromessa la sicurezza della nave o dell'impianto portuale, adottano ulteriori misure, come la detenzione, l'espulsione o

---

*Security on agenda as USCG Commandant visits IMO*, 17 February 2005). Esiste tuttavia un significativo scarto fra Stati a seconda della regione considerata; i porti africani, dei Paesi dell'Europa orientale e della Russia hanno effettivamente mostrato livelli di adempimento meno elevati (POLERE P., *op. cit. supra* n. 202, p. 279).

<sup>204</sup> Cfr. Editorial, *The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code: public and civil law at crossroads?*, in *Journ. Int. Mar. Law*, 2006, pp. 223-224 e sez. 17 (A) del Codice ISPS. La sezione 18 è interamente dedicata alla questione dell'addestramento e delle esercitazioni da svolgere.

<sup>205</sup> Sez. 14.1 (A) del Codice ISPS.

<sup>206</sup> ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 8, p. 98.

<sup>207</sup> KLEIN N., *op. cit. supra* n. 201, p. 160.

<sup>208</sup> MONTEBELLO C., *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control tra safety e security*, in MANCUSO G., ROMANA N. (a cura di), *La sicurezza della navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, Palermo, 2006, p. 87; TELLARINI G., *La normativa adottata in sede IMO in materia di security marittima*, in *Dir. mar.*, 2003, pp. 1114-1117. Il controllo dello Stato del porto di cui alla Regola 9 del Codice ISPS è stata fra quelle di più difficile negoziazione, pur presentando tratti analoghi al *Port State Control* previsto in numerosi altri strumenti internazionali (FRANSON J., *op. cit. supra* n. 202, p. 14).

la limitazione delle operazioni consentite, a condizione che siano proporzionate e tengano conto delle indicazioni fornite nella parte B del Codice ISPS<sup>209</sup>. I piani di sicurezza delle navi non possono formare oggetto di ispezione, a meno che chiari motivi non rendano necessario esaminare il piano di sicurezza della nave, previo consenso dello Stato della bandiera o del capitano<sup>210</sup>. Quanto previsto alla regola 9 del Capitolo XI-2 e nelle relative linee guida della parte B del Codice ISPS si applica anche alle navi di Stati terzi in virtù della clausola del trattamento non più favorevole<sup>211</sup>.

Le navi dirette verso il porto di uno Stato parte possono essere tenute a comunicare preventivamente determinate informazioni relative al rispetto della parte A del Codice ISPS e del Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS e, qualora sussistano chiari motivi per ritenere la nave non conforme agli standard di sicurezza, gli ufficiali portuali si sforzano di contattarla affinché sia posto rimedio alle carenze o, ove ciò non sia possibile, adottano misure proporzionate e conformi alle indicazioni fornite nella parte B del Codice ISPS, dandone previa comunicazione alla nave stessa<sup>212</sup>.

Il concetto di «chiari motivi» rinvia all'esistenza di prove o informazioni attendibili derivanti dalle osservazioni dell'ufficiale portuale competente, formulate durante la verifica iniziale dei certificati o sulla base del suo giudizio professionale<sup>213</sup>. Alcune condizioni particolari sono dettate per negare l'accesso al porto o disporre l'espulsione della nave e in ogni caso lo Stato deve compiere quanto possibile per evitare ritardi o fermi indebiti, pena il diritto della nave di ottenere il risarcimento del danno o delle perdite subite<sup>214</sup>. Si segnala, infine, che l'OMI ha adottato delle Linee guida provvisorie, che forniscono agli ufficiali portuali direttive dettagliate e complementari rispetto a quanto già indicato nella parte B del Codice ISPS<sup>215</sup>.

Ai principi stabiliti nel Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS e nel

---

<sup>209</sup> Regole da 9.1.1 a 9.1.3 del Capitolo XI-2.

<sup>210</sup> Sez. 9.8 (A) del Codice ISPS. Sono escluse dal controllo dello Stato del porto le disposizioni relative alla sezioni 9.4.2/4/5/7/15/17 e 18 (A) del Codice in quanto le informazioni cui esse si riferiscono rivestono natura confidenziale.

<sup>211</sup> ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 8, p. 99.

<sup>212</sup> Regole 9.2.1, 9.2.4, 9.2.5 del Capitolo XI-2.

<sup>213</sup> ÖZÇAYIR Z. O., *op. cit. supra* n. 8, p. 103.

<sup>214</sup> Regole 9.3.1 a 9.3.3 e 9.3.5 del Capitolo XI-2.

<sup>215</sup> IMO DOC. Resolution MSC.159(78), 21 May 2004, *Interim Guidance on Control and Compliance Measures to Enhance Maritime Security*.

Codice ISPS si sono affiancate anche le direttive contenute nel *Code of Practice on Security in Ports*, elaborato congiuntamente dall'OMI e dall'OIL, su invito della Conferenza delle parti alla Convenzione SOLAS del 2002, ed approvato dalle due Organizzazioni nel 2004<sup>216</sup>. Non si tratta di uno strumento giuridicamente vincolante, bensì di una raccolta di raccomandazioni pratiche intese ad agevolare la diminuzione dei rischi nei porti derivanti da atti illeciti, nonché l'elaborazione e l'attuazione di adeguate strategie per identificare le minacce alla sicurezza. Il *Code of Practice on Security in Ports* cerca di integrare gli aspetti relativi alla *security* con quelli propri della *safety*, offrendo così un metodo per delineare misure di sicurezza atte a prevenire, individuare e reagire agli atti illeciti commessi in danno dei porti adibiti al traffico marittimo internazionale. Il problema della sicurezza non è circoscritto agli impianti portuali, ma è esteso all'intera area portuale, ciò che sembra comunque essere compatibile con il Codice ISPS<sup>217</sup>.

L'applicazione delle disposizioni del Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS è prevista anche dal Codice IMDG, precedentemente richiamato, nei confronti delle compagnie, delle navi ed installazioni portuali che rientrano nell'ambito di applicazione di questi strumenti; il personale dell'impianto portuale coinvolto nel trasporto di merci pericolose dovrebbe infatti essere edotto dei requisiti di sicurezza previsti per tali merci, oltre a quelli specificati nel Codice ISPS, in maniera commisurata alle proprie responsabilità<sup>218</sup>. La formazione del personale dovrebbe vertere anche sulla sicurezza, mentre ogni altro soggetto adibito agli impianti portuali e coinvolto nel trasporto di merci pericolose dovrebbe avere familiarità con le disposizioni dei piani sulla sicurezza relativi a tali merci, proporzionalmente alle responsabilità assunte<sup>219</sup>. Nel 2010 sono state adottate Linee

---

<sup>216</sup> IMO/ILO, *Code of practice on security in ports. Tripartite Meeting of Experts on Security, Safety and Health in Ports*, Ginevra, 2003, 28 p.

<sup>217</sup> HESSE H., CHARALAMBOUS N. L., *op. cit. supra* n. 202, p. 131. In effetti, né il Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS né il Codice ISPS fanno riferimento ai «porti» degli Stati, bensì agli «impianti portuali» quali luoghi d'interazione della nave con la terra ferma, ciò in quanto da un lato la Convenzione SOLAS si applica alle navi e alla loro conduzione, dall'altro solo le questioni relative agli impianti portuali rientrano nell'ambito di attività dell'OMI (FRANSON J., *op. cit. supra* n. 202, p. 11. Come osserva l'a. «The primary task was therefore seen to be to protect the ships while they were interacting in port, protect them during the ship-port interface (...) A port is something rather more encompassing than a port facility (...) and it would have been totally impossible to agree within the IMO on a legal definition of the concept of a port»).

<sup>218</sup> Capitolo 1.4.1.1 e 1.4.1.3 del Codice IMDG. Gli Stati parti alla Convenzione SOLAS dovrebbero tuttavia tenere conto delle norme sulla sicurezza anche rispetto alle navi inferiori alle 500 tonnellate lorde che trasportano merci pericolose (Capitolo 1.4.1.2 del Codice IMDG).

<sup>219</sup> Capitolo 1.4.1.4 e 1.4.1.5 del Codice IMDG.



guida relative alla formazione e conoscenza in materia di sicurezza del personale degli impianti portuali intese a coadiuvare gli Stati nell'applicazione delle pertinenti disposizioni del Codice IMDG, del Codice ISPS e del Codice ILO/IMO sulla sicurezza nei porti<sup>220</sup>.

#### 4.2 Altri strumenti pertinenti in materia di *security*

Lo Stato del porto è suscettibile di venire in considerazione in materia di *security* anche nell'ambito di alcuni altri strumenti internazionali. Si segnala, in primo luogo, che Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima (c.d. Convenzione SUA) del 1988, emendata nel 2005<sup>221</sup>, non si limita a prevedere la facoltà per ciascuno Stato parte di procedere all'abbordaggio e all'ispezione delle navi di altri Stati parti sospettate di aver commesso o di stare per commettere un atto illecito ai sensi della Convenzione; ai sensi dell'art. 8 *bis*, par. 3, gli Stati contraenti possano infatti tenere conto delle difficoltà e dei pericoli connessi ad un eventuale abbordaggio in mare e optare per l'adozione di misure di altro tipo, purché adeguate, nel porto di destinazione della stessa<sup>222</sup>. In occasione della Conferenza di negoziazione è stata altresì ribadita l'importanza degli emendamenti apportati alla Convenzione SOLAS e del Codice ISPS per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali adibiti al commercio

---

<sup>220</sup> IMO Doc. MSC.1/Circ.1341, 27 May 2010, *Guidelines on security-related training and Familiarization training for port facility Personnel*. Si tratta in particolare della sezione 1.4.1 del Codice IMDG, oltre che delle pertinenti disposizioni delle sezioni 1/18.1 e 18.2 e dei paragrafi B/18.2 e B/18.3 del Codice ISPS e del Capitolo 10 del Codice ILO/IMO relativo alle prassi sulla sicurezza nei porti.

<sup>221</sup> Cfr. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation e Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*, Rome, 10 March 1988, United Nations, *Treaty Series*, vol. 1678, p. 201 e LEG/CONF.15/21, 1 November 2005, *Adoption of The Final Act and Any Instruments, Recommendations and Resolutions Resulting from the Work of the Conference Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*. La Conferenza del 2005 si è conclusa con l'adozione del Protocollo relativo alla Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima e del Protocollo relativo al Protocollo per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse.

<sup>222</sup> Ai sensi dell'art. 8 *bis*, par. 3, «States Parties shall take into account the dangers and difficulties involved in boarding a ship at sea and searching its cargo, and give consideration to whether other appropriate measures agreed between the States concerned could be more safely taken in the next port of call or elsewhere». Questa norma ha formato oggetto di significative divergenze fra Stati in seno al Comitato giuridico incaricato di elaborare la bozza di Convenzione emendata (vedi IMO Doc. LEG 89/16, 4 November 2004, *Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-Ninth Session*, paragrafi 37-44).

internazionale, i quali, come abbiamo precedentemente indicato, attribuiscono un ruolo significativo anche allo Stato di approdo<sup>223</sup>.

In secondo luogo, lo Stato del porto potrebbe assumere sempre maggiori responsabilità con riguardo al fenomeno della pirateria. La maggior parte degli attacchi, tentati o commessi, avvengono in alto mare, ma non sono rari i casi di aggressioni commesse nelle aree portuali<sup>224</sup>. L'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha esortato tutti gli Stati a lottare contro tale fenomeno in cooperazione con l'OMI e a prevedere una formazione adeguata non solo dei marittimi, ma anche dello staff portuale e del personale incaricato delle funzioni di attuazione, in modo da prevenire, comunicare e condurre inchieste sugli incidenti rilevati<sup>225</sup>. In aggiunta sono state adottate delle Raccomandazioni per prevenire e eliminare la pirateria e gli atti di rapina armata commessi contro le navi che si rivolgono non solo agli Stati di bandiera, ma anche agli Stati costieri e del porto; questi ultimi, sono invitati a predisporre piani d'azione per prevenire simili attacchi, a comunicare gli incidenti rilevati e a cooperare per pervenire ad una effettiva criminalizzazione dei responsabili<sup>226</sup>. È interessante menzionare, infine, che sebbene il campo di

---

<sup>223</sup> LEG/CONF.15/21, *cit. supra* n. 222, Preambolo.

<sup>224</sup> A partire dalla sua settantasettesima sessione, il Comitato MSC elabora rapporti mensili e quadrimestrali sotto forma di circolari MSC.4, relativi agli atti di pirateria e di rapina armata commessi o tentati contro le navi; tali informazioni sono attualmente immesse in una banca dati elettronica (*Global Integrated Shipping Information System - GISIS*) direttamente dagli Stati membri ed includono anche aggiornamenti sulle misure conseguentemente adottate (MSC 89/25, *cit. supra* n. 176, paragrafi 18.2 e 18.9). Il numero di incidenti di rapina armata commessi contro le navi nelle zone portuali è diminuito costantemente a partire dal 2002, probabilmente grazie all'attuazione del capitolo XI.2 della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS nelle zone portuali, sebbene il 2010 abbia registrato una recrudescenza nelle zone portuali del mare della Cina meridionale, della zona atlantica del Sud-America e dell'Africa occidentale (MSC 89/18, 8 March 2011, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Quarterly and monthly reports and statistical analysis of incidents of piracy and armed robbery reported to the Organization. Note by the Secretariat*, par. 2 e tabella 2). Limitando l'analisi al periodo compreso fra gennaio e agosto 2010, gli atti di pirateria, commessi o tentati, in zone portuali sono stati pari a: 12 nel mese di agosto (MSC.4/Circ.159, 1 September 2010, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Issued monthly – Acts reported during August 2010*), 9 a luglio (MSC.4/Circ.157, 1 August 2010, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Issued monthly – Acts reported during July 2010*), 11 commissioni e 2 tentativi a giugno (MSC.4/Circ.156, 7 July 2010, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Issued monthly – Acts reported during June 2010*), 9 commissioni e 2 tentativi a maggio (MSC.4/Circ.155, 3 June 2010, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Issued monthly – Acts reported during May 2010*), 9 commissioni e 2 tentativi ad aprile (MSC.4/Circ.154, 5 May 2010, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Issued monthly – Acts reported during April 2010*), 15 commissioni e 3 tentativi da gennaio a marzo (MSC.4/Circ.153, 9 June 2010, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. First quarterly report (January to, and including, March 2010)*).

<sup>225</sup> UN Doc. A/RES/65/37, 17 March 2011, *Resolution adopted by the General Assembly, Oceans and the law of the sea*, par. 85.

<sup>226</sup> IMO Doc. MSC.1/Circ.1333, 26 June 2009, *Piracy and Armed Robbery Against Ships*.

applicazione delle raccomandazioni relative all'utilizzazione di personale di sicurezza armato a bordo delle navi, attualmente in corso di elaborazione in seno all'OMI, sia circoscritto ai soli Stati di bandiera, è stato deciso di menzionare gli interessi degli Stati del porto e degli Stati costieri nel preambolo di tale testo, nonché di elaborare, nel prossimo futuro, delle linee guida che tengano conto anche degli interessi di questi Stati<sup>227</sup>.

Una salvaguardia a favore delle navi, piuttosto che un potere di intervento, è invece previsto dal Codice sulle prassi relative alle inchieste sui crimini di pirateria e di rapina armata commessi contro le navi, adottato dall'Assemblea dell'OMI nel gennaio 2010; gli Stati costieri e del porto dovrebbero infatti compiere ogni sforzo possibile per garantire che i capitani e le navi non siano detenuti indebitamente o gravati da costi aggiuntivi derivanti dalla comunicazione degli atti di pirateria e di rapina subiti<sup>228</sup>.

Lo Stato del porto ha vocazione ad esercitare alcuni poteri di intervento anche nell'ambito della *Proliferation Security Initiative* (c.d. PSI), promossa dagli Stati Uniti all'indomani della pubblicazione della *U.S. National Strategy to Combat Weapons of Mass Destruction* nel dicembre 2002 per prevenire e combattere il traffico di armi di distruzione di massa e di materiali correlati, fra attori statali e non statali<sup>229</sup>. Gli Stati partecipanti, attualmente più di 90, si impegnano ad osservare una

---

*Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.* Gli Stati costieri e del porto dovrebbero elaborare piani di azione relativi alla prevenzione e alle misure da adottare in risposta a simili attacchi, compresa la creazione di infrastrutture e altre disposizioni operative. Le minacce alla sicurezza possono eventualmente compromettere l'ambiente marino circostante, specialmente quando la collisione o l'affondamento di una nave, conseguente ad un attacco pirata o ad una rapina, provoca lo sversamento in mare di idrocarburi o di altre sostanze nocive; lo Stato del porto dovrebbe quindi coordinare i propri piani d'azione in materia di *security* con quelli in materia di *safety*. Lo Stato di approdo dovrebbe inoltre comunicare all'OMI gli atti di pirateria o di rapina di cui sia venuto a conoscenza, commessi nelle sue acque o in acque adiacenti. Affinché i capitani siano incoraggiati a comunicare gli attacchi subiti dalle proprie navi, gli Stati del porto dovrebbero compiere ogni sforzo possibile per evitare che le navi siano ritardate indebitamente o gravate da costi aggiuntivi e tenere conto del benessere dell'equipaggio. Infine, gli Stati sono incoraggiati, nel loro triplice ruolo di Stati della bandiera, del porto e costieri, a concludere accordi bilaterali o multilaterali (come il *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia* (ReCAAP)) per facilitare le inchieste relative a simili attacchi e ad informare gli altri Stati ed organizzazioni di qualunque circostanza rilevante ai fini dell'inchiesta (MSC.1/Circ.1333, *cit. supra* n. 227, paragrafi 9, 11, 18, 22 e 23).

<sup>227</sup> IMO Doc. MSC 89/25, *cit. supra* n. 176, par. 18.58 e 18.65. A tale fine gli Stati membri sono stati invitati ad effettuare proposte a tale riguardo, da discutere nell'ambito della prossima sessione del Comitato MSC.

<sup>228</sup> IMO Doc. A 26/Res.1025, 18 January 2010, *Resolution A.1025(26)*. *Adopted on 2 December 2009 (Agenda item 10)*. *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, par. 3.3.

<sup>229</sup> Il sito ufficiale dell'iniziativa è [www.state.gov/t/isn/c10390.htm](http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm). La *Proliferation Security*

serie di divieti volti a prevenire ed ostacolare tale fenomeno, nel rispetto del diritto interno e del diritto internazionale. L'iniziativa ha sollevato alcuni dubbi quanto alla legittimità dei poteri di intervento degli Stati partecipanti sulle navi in alto mare<sup>230</sup>, ma alcune sue disposizioni rilevano anche ai fini di questa indagine. Lo Stato del porto può, sulla base del diritto internazionale generale, dare attuazione alla propria legislazione interna nei confronti delle navi che trasportano o caricano armi di distruzione di massa. Inoltre, gli Stati partecipanti alla *Proliferation Security Initiative* si impegnano ad adottare misure appropriate intese ad arrestare o ispezionare, nelle acque interne, nel mare territoriale o nella zona contigua, le navi ragionevolmente sospettate di trasportare simili merci, a confiscare i materiali identificati e a dare attuazione alle condizioni prescritte nei confronti delle navi che entrano o escono da tali zone marittime<sup>231</sup>. Qualora i porti, i campi aerei o altre installazioni siano utilizzati per il trasbordo di simili merci, in provenienza o a destinazione di Stati o di attori non statali, gli Stati partecipanti si impegnano ad ispezionare le navi, gli aeromobili e gli altri mezzi di trasporto suscettibili di essere coinvolti e a confiscare le merci identificate<sup>232</sup>.

---

*Initiative* è un'intesa politica, mediante la quale gli Stati partecipanti si impegnano ad agire in vista della prevenzione del traffico di armi di distruzione di massa e di materiali connessi fra Stati e attori non statali (KLEIN N., *op. cit. supra* n. 201, p. 193). Per un commento generale cfr. BECKER M. A., *The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea*, in *Harvard Int. Law Journ.*, 2005, pp. 131-230; MALIRSCH M., PRILL F., *The Proliferation Security Initiative and the 2005 Protocol to the SUA Convention*, in *ZaöRV*, 2007, pp. 229-240.

<sup>230</sup> Su tale questione cfr. BYERS M., *Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative*, in *Am. Journ. Int. Law*, 2004, pp. 526-545; SCHULMAN M., *The Proliferation Security Initiative and the Evolution of the Law of the Sea on the Use of Force*, in *Houston Journ. Int. Law*, 2006, pp. 771-828; GUILFOYLE D., *The Proliferation Security Initiative: Interdicting Vessels in International Waters to Prevent the Spread of Weapons of Mass Destruction*, *Melb. Univ. Law Rev.*, 2005, pp. 733-764; RONZITTI N., *The Proliferation Security Initiative and International Law*, in *Frieden in Freiheit: Festschrift für Michael Bothe zum 70. Geburtstag*, Baden-Baden, 2008, pp. 269-284; ROTHWELL D. R., *The Proliferation Security Initiative: Amending the Convention on the Law of the Sea by Stealth?*, in CARON D. D., SCHEIBER H. N. (eds), *The Oceans in the Nuclear Age: Legacies and Risks*, 2010, Leiden, pp. 285-293.

<sup>231</sup> *Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles*, principio n. 4, lett. d). Il criterio consistente nell'esistenza di un «ragionevole dubbio» che la nave sia coinvolta nel traffico di armi di distruzione di massa è alquanto flessibile e dovrebbe contribuire a rafforzare il carattere deterrente dell'Iniziativa (KLEIN N., *op. cit. supra* n. 201, p. 198).

<sup>232</sup> *Ibidem*, lett. f). È stata avanzata la tesi secondo cui gli Stati, nella loro qualità di Stati del porto, potrebbero rivendicare poteri di attuazione più estesi nei confronti delle navi sospettate di coinvolgimento nel traffico di armi di distruzione di massa, per rimediare al mancato controllo degli Stati di bandiera sulle proprie navi, sulla scorta di quanto previsto in materia di prevenzione dell'inquinamento marino dalla Convenzione sul diritto del mare; una simile ipotesi è ostacolata dall'assenza, nell'ambito del diritto internazionale generale, di un obbligo gravante sullo Stato di bandiera di prevenire il traffico di armi di distruzione di massa, diversamente dall'obbligo generale di prevenire l'inquinamento marino e di esercitare efficacemente la giurisdizione sulle navi battenti la propria bandiera (BECKER M. A., *op. cit. supra* n. 230, pp. 189-191). Tuttavia, «such an extension of

Un'ulteriore questione connessa alla *security* concerne il traffico internazionale di sostanze stupefacenti e psicotrope. A tale proposito, le Linee guida sulla prevenzione ed eliminazione del traffico di droga, di sostanze psicotrope e chimiche sulle navi coinvolte nel traffico marittimo internazionale ribadiscono l'esigenza di rispettare le disposizioni del Codice ISPS nell'ambito dell'implementazione delle procedure sulla sicurezza portuale<sup>233</sup>. La predisposizione di misure e procedure in materia di sicurezza è di estrema importanza per ridurre la vulnerabilità di ogni impianto portuale ed è quindi essenziale, ai fini dell'identificazione del tipo e del numero di misure da adottare sul piano nazionale, il livello di sicurezza che ciascuno Stato intende realizzare; gli Stati dovrebbero altresì adottare alcune precauzioni rispetto alle navi presenti in un loro porto, in particolare evitando che tali sostanze siano caricate a bordo e procedendo all'apertura e all'ispezione del carico collocato sul ponte principale della nave, prima che esso sia spostato nella stiva, dal momento che le sostanze stupefacenti o psicotrope sono spesso ivi nascoste<sup>234</sup>.

## **5. Lo Stato del porto e altri strumenti internazionali relativi alla navigazione**

Il controllo dello Stato del porto è previsto anche in altri strumenti internazionali che non riguardano direttamente la prevenzione dell'inquinamento marino o la sicurezza della navigazione marittima. Secondo condizioni e modalità in tutto analoghe a quelle esaminate finora, il potere di ispezione delle navi presenti nel porto di uno Stato contraente è così previsto nella Convenzione internazionale sulla misurazione della stazza delle navi<sup>235</sup> e nella

---

law enforcement powers has not yet been recognized under international law but a combination of national criminal legislation and obligations imposed under Security Council resolution 1373 (...) should be sufficient to address the problem» (KLEIN N., *op. cit. supra* n. 201, p. 200).

<sup>233</sup> IMO Doc. Resolution FAL.9(34), 30 March 2007, *Revised Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals on Ships Engaged in International Maritime Traffic*, linea guida 1.5.

<sup>234</sup> *Ibidem*, linee guida 4.1 e 4.2.2.

<sup>235</sup> *International Convention on Tonnage Measurement of Ships*, London, 23 June 1969, United Nations, *Treaty Series*, vol. 1291, p. 3; in vigore dal 18 luglio 1982. Ai sensi dell'art. 12, gli Stati del porto parti alla Convenzione sono tenuti a svolgere ispezioni sulle navi battenti bandiera di un altro Stato contraente, a mezzo di ufficiali debitamente autorizzati, per verificare che esse siano dotate di un valido certificato internazionale sul tonnellaggio e che le caratteristiche principali corrispondano, di fatto, alle informazioni riportate sul certificato. In nessun caso l'ispezione può causare un ritardo a

Convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale<sup>236</sup>. Disposizioni simili figurano anche nella Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi (c.d. Convenzione Bunker Oil)<sup>237</sup> e nella Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi (c.d. Convenzione CLC 1992)<sup>238</sup>.

## **6. Il contributo dell'Organizzazione marittima internazionale in materia di controllo dello Stato del porto**

### **6.1 Le Procedure sul controllo dello Stato del porto 2011**

A partire dagli anni '70 l'OMI ha elaborato direttive sul controllo dello Stato del porto esercitato sulla base di specifiche convenzioni internazionali, mentre nel 1995 sono state adottate le prime procedure aventi portata generale, da allora regolarmente emendate per tenere conto degli sviluppi normativi intervenuti<sup>239</sup>. Le

---

danno della nave e, qualora emerga un incremento del tonnellaggio lordo o netto rispetto a quello indicato sul certificato, lo Stato di bandiera deve essere informato senza ritardo di tale circostanza. Le Linee guida sul controllo dello Stato del porto, adottate dall'OMI, si applicano anche a questa Convenzione (IMO Doc. Resolution A.882(21), 25 novembre 1999, *Amendments to the Procedures for Port State Control (Resolution A.787(19))*).

<sup>236</sup> *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*, London, 9 April 1965, United Nations, *Treaty Series*, vol. 591, p. 265; in vigore dal 5 marzo 1967. La versione attualmente in vigore risulta dagli emendamenti del 7 luglio 2005, entrati in vigore il 1° novembre 2006. Gli standard previsti dalla Convenzione sono applicabili solo nell'ambito della giurisdizione dello Stato del porto (IMO Doc. LEG/MISC.7, *cit. supra* n. 4, p. 45).

<sup>237</sup> *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001, London, 23 March 2001. Ogni Stato parte ha l'obbligo di assicurare che qualunque nave di stazza lorda superiore a 1000 tonnellate, in entrata o uscita nel o da un suo porto o impianto off-shore, sia provvista di un'assicurazione o di un'altra garanzia in corso di validità (art. 7, par. 12). Nel 2010 il comitato LEG dell'OMI ha approvato una bozza di risoluzione relativa all'erogazione dei certificati in virtù della Convenzione OIL BUNKER, nella quale è fatta raccomandazione agli Stati parti di rispettare tale obbligo (LEG 97/15, 1 December 2010, *Report of the Legal Committee on its Ninety-Seventh Session, Annex 2, Draft Resolution on the Issuing of Bunkers Certificates to Ships That are Also Required to Hold a CLC Certificate*, par.1.2).

<sup>238</sup> *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, Bruxelles, 29 November 1969, United Nations, *Treaty Series*, vol. 973, p. 3. Ciascuno Stato contraente ha l'obbligo di garantire che ogni nave che trasporta più di 2000 tonnellate di petrolio alla rinfusa, in entrata o uscita da un suo porto o terminale off-shore, sia provvista di una valida assicurazione o di altra garanzia (art. VII, par. 11).

<sup>239</sup> Procedure sul *Port State Control* sono state adottate in relazione alla *Convenzione internazionale sulle linee di carico* e la Convenzione SOLAS (Resolution A.390(X)14 November 1977, *Procedures for the control of ships under the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, and the International Convention on Load Lines, 1966*) e alla Convenzione OILPOL (Resolution A.391(X), 14 November 1977, *Procedures for the control of discharges under the*

procedure attuali, approvate dall'Assemblea dell'Organizzazione nel novembre 2011 mediante Risoluzione A.1052(27), constano di cinque capitoli, recanti disposizioni generali, relative alle ispezioni, alle violazioni e ai fermi, agli obblighi di comunicazione ed alle procedure di riesame, nonché di diciotto allegati. Gli Stati sono invitati a seguire tali procedure nello svolgimento dei controlli portuali previsti dalle convenzioni internazionali ritenute applicabili, fra le quali figura ormai anche la Convenzione AFS del 2001, entrata in vigore solo nel 2008<sup>240</sup>.

Non è riservato alcun trattamento di favore alle navi battenti bandiera di Stati terzi alla convenzione applicabile o che, in virtù della loro stazza, non rientrano nel suo ambito di applicazione. In questi casi lo svolgimento dell'ispezione iniziale è adattato alle circostanze della specie; poiché la nave battente bandiera di Stati terzi è per definizione sprovvista dei certificati prescritti, l'ispettore deve limitarsi a constatare che non costituisca un pericolo per le persone a bordo o una minaccia irragionevole di danno per l'ambiente marino e può eventualmente tenere conto di altri e diversi certificati rilasciati dallo Stato di bandiera; se però la condizione complessiva della nave, i certificati dell'equipaggio e gli standard minimi dello Stato di bandiera relativi all'organico non sono compatibili con gli obiettivi perseguiti dalla convenzione applicabile, è possibile ricorrere alle medesime restrizioni previste per le navi di Stati parti a quest'ultima<sup>241</sup>. Con riguardo alle navi di dimensioni inferiori a quelle considerate dallo strumento applicabile, l'ispettore verifica il rispetto di quanto attestato nei certificati e documenti rilasciati dallo Stato di bandiera e si assicura che lo stato complessivo della nave soddisfi standard accettabili di sicurezza e tutela dell'ambiente<sup>242</sup>.

---

*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954*). Le prime procedure generali sul controllo dello Stato del porto sono state stabilite dalla risoluzione A 19/Res.787, 29 November 1995, *Resolution A.787(19) Adopted on 23 November 1995. Procedures for Port State Control*, emendata mediante risoluzione A 21/Res.882, 4 February 2000, *Resolution A.882(21) Adopted on 25 November 1999, Amendments to the Procedures for Port State Control (Resolution A.787(19))*.

<sup>240</sup> IMO Doc. A.27/Res.1052, *cit. supra* n. 1, sezioni 1.2.1 e 1.2.3. Si tratta delle principali convenzioni internazionali relative alla prevenzione dell'inquinamento marino e alla sicurezza marittima, che rappresentano la quasi totalità della stazza mondiale (fatta eccezione per la Convenzione AFS, che rappresenta il 81,06% della stazza mondiale; informazione al 6.12.2012 sul sito [www.imo.org](http://www.imo.org)). Per quanto riguarda specificatamente le ispezioni svolte sulla base della Convenzione OIL n. 147 la Risoluzione rinvia alle Linee guida stabilite dall'OIL (sez. 1.2.4).

<sup>241</sup> Sez. 1.5.2.

<sup>242</sup> Sezioni 1.6.1 e 1.6.2. A tale fine egli deve tenere conto, per esempio, della natura e della durata del viaggio o del servizio, della stazza e del tipo di nave, della natura della merce e dell'equipaggiamento.

Le Procedure provvedono a definire alcuni concetti chiave, fra cui quello di «certificati validi»<sup>243</sup>, il cui rilievo è evidente se si considera che l'ispezione iniziale è generalmente circoscritta alla verifica della validità dei certificati e degli altri documenti a bordo, oltre che della condizione complessiva della nave, del suo equipaggiamento e del suo equipaggio. Particolarmente importante è anche la definizione dei «chiari motivi» che legittimano un'ispezione più approfondita, alla quale si accompagna una lista esemplificativa, non esaustiva, che non elimina del tutto la discrezionalità dell'ispettore<sup>244</sup>.

Gli ufficiali incaricati del controllo (*Port State Control Officers*) devono soddisfare precisi requisiti professionali, non avere alcun interesse commerciale nel porto d'ispezione o rispetto alla nave ispezionata e non lavorare per conto di organismi di classifica. Ciascun ispettore è inoltre provvisto di un documento personale rilasciato dallo Stato del porto, recante autorizzazione a svolgere il controllo delle navi<sup>245</sup>. Specifici requisiti relativi all'integrità, alla professionalità e alla trasparenza degli ispettori sono indicati nel *Code of Good Practice* ad uso degli ufficiali incaricati del controllo dello Stato del porto, annesso alle Procedure<sup>246</sup>. La visita di controllo può essere effettuata esclusivamente da ufficiali a tale fine autorizzati, in via generale o su base *ad hoc*, su iniziativa dello Stato parte, su richiesta di un altro Stato o sulla base delle informazioni da quest'ultimo ricevute, o sulla base delle informazioni fornite da un membro dell'equipaggio, da un organismo professionale, da un'associazione, da un'associazione sindacale o da individui aventi interesse alla sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri o alla protezione

---

<sup>243</sup> Ssez. 1.7.11.

<sup>244</sup> In tal senso CELLE P., *Il "Port State Control" nel diritto internazionale*, in *Dir. mar.*, 2007, p. 746. Tali motivi consistono in «evidence that the ship, its equipment, or its crew does not correspond substantially with the requirements of the relevant conventions or that the master or crew members are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships or the prevention of pollution» (Ssez. 1.7.2); rientrano in questa nozione le carenze relative alle attrezzature, le indicazioni in ordine all'incapacità dei membri dell'equipaggio di comunicare l'uno con l'altro o con le persone a bordo, la prova di gravi carenze in materia di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento o equipaggiamento nautico, ecc.

<sup>245</sup> Sezioni 1.8 e 1.9. L'ispettore è un ufficiale esperto con qualifica di ispettore di bandiera ed è capace di comunicare in inglese con l'equipaggio; particolare rilievo è assegnato alla formazione continua degli ispettori in merito alle convenzioni internazionali applicabili e all'organizzazione periodica di seminari di aggiornamento e requisiti specifici sono previsti gli addetti al controllo dei requisiti operativi (sezioni da 1.9.1 a 1.9.6).

<sup>246</sup> Il Codice, approvato nel 2007, reca linee guida sugli standard di integrità, professionalità e trasparenza che i sistemi regionali di *Port State Control* esigono dai rispettivi ispettori (IMO Doc. MSC-MEPC.4/Circ.2, 1 November 2007, *Port State Control-Related Matters Code of Good Practice for Port State Control Officers*).



dell'ambiente marino. Le Procedure ribadiscono, tuttavia, che il controllo dello Stato del porto è inteso ad impedire la circolazione di navi non sicure o che costituiscono una minaccia irragionevole di danno all'ambiente marino, ma gli Stati devono evitare qualsiasi detenzione o ritardo indebiti, pena il diritto della nave di ottenere riparazione delle perdite e danni subiti<sup>247</sup>.

L'ispezione iniziale è circoscritta alla validità dei certificati e documenti e alla condizione complessiva della nave; deve invece essere svolta un'ispezione più dettagliata se sussistono fondati motivi per ritenere che la nave, il suo equipaggiamento o il suo equipaggio non corrispondono sostanzialmente ai requisiti, in base al giudizio o alle osservazioni dell'ispettore<sup>248</sup>. In caso di esito negativo lo Stato del porto è responsabile dell'adozione immediata di misure correttive intese a salvaguardare la sicurezza marittima e ad eliminare qualsiasi minaccia di danno all'ambiente marino; eccezionalmente, vale a dire se la condizione complessiva della nave e dell'equipaggiamento sono chiaramente inferiori agli standard, l'ispezione può essere sospesa<sup>249</sup>.

L'ispettore incaricato del controllo deve fare tutto il possibile per garantire la rettifica delle deficienze riscontrate provvedendo, per esempio, a detenere la nave o a vietare formalmente la prosecuzione di operazioni pericolose; la nave può essere altresì autorizzata a dirigersi nel più vicino cantiere di riparazione, se ciò non pone a rischio l'equipaggio, i passeggeri o l'ambiente marino, secondo le condizioni stabilite dallo Stato del porto e di bandiera<sup>250</sup>. In caso di inottemperanza della nave, tuttavia, lo Stato del porto dell'ispezione o quello di riparazione dispongono di un mero potere di allerta dello Stato di bandiera, del prossimo porto (se conosciuto) o del porto dell'ispezione e di qualunque altra autorità opportuna<sup>251</sup>. Di fatto, quindi, la nave disobbediente rischia di poter continuare a navigare indisturbata. Infine, sono stabiliti obblighi di comunicazione sia in capo allo Stato di bandiera che alle autorità portuali

---

<sup>247</sup> Sezioni 2.1.3, .2.1.4 e 2.3.5 ; le Procedure riconoscono, per esempio, la non sempre immediata disponibilità di pezzi di ricambio o di sostituzione, ma un ritardo indebito deve essere evitato qualora siano stati predisposti piani alternativi e sicuri (sez. 2.3.6).

<sup>248</sup> Sezioni 2.2.5 e 2.2.7. Nel formare la propria impressione l'ispettore si conforma ad alcune linee guida, ciò che di fatto limita la sua discrezionalità. Egli deve comunque tenere conto del *Code of good practice* precedentemente richiamato, fare ricorso al proprio giudizio professionale nell'adempimento dei propri doveri e, se del caso, consultarsi con altri soggetti (sez. 2.3.1).

<sup>249</sup> Sezioni 3.4 e 3.6.1. I criteri di identificazione di una nave inferiore agli standard sono indicati alla sez. 3.1.

<sup>250</sup> Sezioni 3.7.1, 3.7.2 e 3.7.3.

<sup>251</sup> Sezioni 3.7.5 e 3.7.6.

in merito all'esito dell'ispezione e alle misure conseguenti adottate<sup>252</sup>.

## **6.2 Il Codice per l'implementazione degli strumenti vincolanti dell'Organizzazione marittima internazionale**

Nell'aprile 2002, su invito della Commissione delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile, alcuni Stati membri dell'OMI hanno proposto di trasformare le Linee guida per assistere gli Stati membri nell'implementazione degli strumenti IMO del 1997<sup>253</sup> in uno strumento giuridicamente vincolante, inteso a facilitare il rispetto delle norme e degli standard internazionali e garantire così la piena efficacia della Convenzione sul diritto del mare e delle altre convenzioni tecniche in vigore in materia di inquinamento marino e sicurezza marittima. Particolare attenzione è stata accordata non solo al ruolo dello Stato di bandiera, ma anche alle responsabilità degli Stati costieri e del porto.

Nel 2007 è stato così adottato il Codice per l'implementazione degli strumenti vincolanti dell' Organizzazione marittima internazionale, emendato dall'Assemblea dell'Organizzazione nel novembre 2011<sup>254</sup>. Il Codice costituisce uno strumento di supporto ad uso degli Stati membri, nella loro triplice qualità di Stati di bandiera, costieri e del porto, per dare attuazione agli strumenti giuridicamente vincolanti adottati in seno all'OMI di cui siano Parti e identificare gli standard per disporre un riesame di uno Stato membro<sup>255</sup>. Si segnala il riconoscimento espresso che molte delle convenzioni internazionali tecniche citate attribuiscono agli Stati del porto diritti ed obblighi, autonomi o discendenti dall'esercizio dei diritti<sup>256</sup>. Il controllo dello Stato del porto dovrebbe conformarsi alle risoluzioni adottate dall'OMI ed in particolare essere svolto da ufficiali autorizzati, qualificati, e in

<sup>252</sup> Sez. 4.1. La detenzione, da notificare tempestivamente almeno allo Stato di bandiera, include necessariamente il nome della nave, il numero IMO, copia del rapporto di ispezione, il periodo di fermo e copia dell'ordine di fermo; la notifica dovrebbe riguardare anche il successivo rilascio della nave.

<sup>253</sup> IMO Doc. Resolution A.847(20), 27 November 1997, *Guidelines to Assist Flag States in the Implementation of IMO Instruments*.

<sup>254</sup> IMO Doc. A/27/Res.1054(27), *cit. supra* n. 1, par. 4. L'esame del grado di adempimento di 45 Stati membri dell'IMO (ossia il 26% dei membri totali), nella loro triplice qualità di Stati di bandiera, costieri e del porto, è consultabile nel documento FSI 20/INF.16, 17 January 2012, *Comprehensive Analysis of Difficulties Encountered in the Implementation of IMO Instruments. Review of consolidated audit summary reports. Note by the Secretariat*.

<sup>255</sup> IMO News, 2009, No. 2, p. 26.

<sup>256</sup> IMO Doc. A/27/Res.1054(27), *cit. supra* n. 1, par. 50.

assenza di conflitti di interessi; gli Stati del porto dovrebbero valutare regolarmente la propria capacità di *performance*, sia per quanto riguarda l'esercizio dei diritti loro attribuiti, che l'adempimento degli obblighi derivanti dall'adesione dello Stato a tali strumenti<sup>257</sup>.

### 6.3 Sviluppi recenti in seno ai comitati e sotto-comitati

Oltre alle procedure generali sul controllo dello Stato del porto, la cui ultima versione risale al novembre 2011, nel corso degli ultimi anni l'OMI ha approvato molteplici circolari o risoluzioni che interessano gli Stati membri in veste di Stati del porto. Alcune attengono ai controlli effettuati dagli ispettori portuali sulla base di specifici strumenti internazionali, come le Linee guida relative all'implementazione del Codice ISPS e del Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS, ovvero attinenti a specifiche problematiche o categorie di navi, come le Linee guida sulle ispezioni delle navi portarinfuse e quelle sul riciclaggio delle navi, antecedenti la Convenzione di Hong Kong del 2009<sup>258</sup>.

In capo allo Stato del porto, oltre che agli attori coinvolti nell'industria marittima, sussiste una «responsabilità diretta» per l'equo trattamento dei marittimi, i quali non sono necessariamente edotti della legislazione locale relativa agli incidenti marittimi. Nel 2006 sono state approvate apposite linee guida intese a delineare le specifiche responsabilità degli Stati costieri o del porto; questi ultimi dovrebbero per esempio garantire lo svolgimento equo e rapido delle inchieste sugli incidenti marittimi avvenuti entro la loro giurisdizione, garantire i diritti fondamentali dei marittimi, compresi quelli di natura economica, cooperare con gli altri attori coinvolti, conservare le prove acquisite, garantire il risarcimento dei danni o delle perdite derivanti da indebite detenzione dei marittimi<sup>259</sup>.

<sup>257</sup> *Ibidem*, da 55 a 58.

<sup>258</sup> Cfr., nell'ordine citato, MSC.1/Circ.1194, 30 May 2006, *Effective Implementation of SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code*, MSC/Circ.1117, 24 June 2004, *Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers* e A 23/Res.962, 4 March 2004, *Resolution A.962(23) Adopted on 5 December 2003 (Agenda item 19)*, *IMO Guidelines on Ship Recycling*, sez. 9.3 (emendate da A 24/Res.980, 3 February 2006, *Resolution A.980(24) Adopted on 1 December 2005 (Agenda item 11)*, *Amendments to the IMO Guidelines on Ship Recycling (Resolution A.962(23))*).

<sup>259</sup> A 24/Res.987, 9 February 2006, *Resolution A.987(24) Adopted on 1 December 2005 (Agenda item 10)*, *Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident*, Preambolo e Resolution LEG.3(91), 27 April 2006, *Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident* e A 27/Res.1056, 20 December 2011, *Resolution A.1056(27) Adopted on 30*

Parte del lavoro dei comitati e sotto-comitati dell'OMI è finalizzato alla predisposizione di direttive sul *Port State Control* previsto da strumenti internazionali non considerati come applicabili in virtù delle Procedure generali adottate dall'Assemblea. Risalgono al 2011 le linee guida sul controllo dello Stato del porto svolto sulla base della Convenzione AFS<sup>260</sup>, mentre sono attualmente in corso di elaborazione quelle relative alla Convenzione di Hong Kong nel 2009<sup>261</sup> e alla Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti<sup>262</sup>. Con riferimento a quest'ultima convenzione è stato altresì istituito un gruppo di lavoro, coordinato dalla Commissione europea, incaricato di redigere una circolare sul campionamento e le analisi delle acque di zavorra, dato che tali questioni sono centrali e connesse alle *Port State Control*<sup>263</sup>; in aggiunta, i rappresentanti dell'industria marittima hanno avanzato la proposta di raccomandare agli ispettori portuali di accettare, per un periodo interinale, mere dichiarazioni di conformità o piani di gestione delle acque di zavorra non approvati per dare tempo alle navi di conformarsi ai requisiti della Convenzione<sup>264</sup>. La predisposizione di linee

---

*November 2011 (Agenda item 10), Promotion as Widely as Possible of the Application of the 2006 Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident*, sez. III. Sul punto cfr. GOLD E., *Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident : New International Guidelines*, in NDIAYE T. M., WOLFRUM R. (eds), *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes. Liber amicorum Judge Thomas A. Mensah*, Leiden/Boston, 2007, pp. 405-419 ; MUKHERJEE P. K., *Criminalisation and unfair treatment. A seafarer's perspective*, in *Journ. Int. Mar. Law*, 2006, pp. 324-236 ; WISWALL F. L., *Maritime Security vis-à-vis fair treatment of seafarers*, in GUTIERREZ N.A.M., (ed.), *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Routledge, 2010, pp. 305-314.

<sup>260</sup> Resolution MEPC.208(62), 15 July 2011, *2011 Guidelines for Inspection of Anti-fouling Systems on Ships*.

<sup>261</sup> Una bozza, modellata sulle Linee guida relative al *Port State Control* dell'Allegato VI alla Convenzione MARPOL, è stata presentata nel 2011 (cfr. IMO Doc. MEPC 63/3/3 25 November 2011, *Recycling of Ships. Report of the intersessional Correspondence Group on Ship Recycling Guidelines – Guidelines for Inspection of Ships under the Hong Kong Convention. Submitted by Japan*). Fra le questioni maggiormente dibattute vi è quella della portata dell'ispezione iniziale della nave e le carenze che giustificano il fermo della nave.

<sup>262</sup> Queste ultime dovrebbero essere completate entro il 2013 (cfr. IMO Doc. BLG 16/16, 20 February 2012, *Report to the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee*, section 4). La Germania ha evidenziato l'esigenza di addivenire ad una posizione comune in merito all'esercizio del *Port State Control* sulla base di questa Convenzione, in modo da limitare l'avvio di procedimenti penali (MEPC 64/23, 11 October 2012, *Report of the Marine Environment Protection Committee on Its Sixty-Fourth Session*, par. 2.25).

<sup>263</sup> Un rapporto è stato presentato nel 2011 e dovrebbe essere preso in considerazione nel quadro dell'elaborazione delle linee guida generali (BLG 16/4, 26 October 2011, *Development of Guidelines and Other Documents for Uniform Implementation of the 2004 BWM Convention. Report of the Correspondence Group to finalize the development of a BWM circular on ballast water sampling and analysis. Submitted by the European Commission (EC)* e BLG 16/16, 20 February 2012, *Report to the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee*, paragrafi 4.16 e 16.3.5).

<sup>264</sup> Mancando un'espressa disposizione relativa all'applicazione transitoria della Convenzione, non

guida relative ai controlli in porto dovrebbe avere luogo anche con riferimento al Codice ISM<sup>265</sup>.

Per quanto riguarda il conferimento dei rifiuti e residui delle navi negli impianti portuali si registrano la proposta di elaborare un apposito piano regionale<sup>266</sup> e l'approvazione di alcuni emendamenti alle pertinenti norme degli Allegati I, II, IV e V alla Convenzione MARPOL intesi a consentire ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo di adempiere ai propri obblighi mediante la conclusione di appositi accordi regionali<sup>267</sup>.

Interessanti sviluppi sul controllo dello Stato del porto sono intervenuti nel settore della *security*. A fronte dell'uso crescente di personale armato a bordo delle navi, nell'Area ad alto rischio di pirateria in Somalia, il Comitato MSC indicato l'approccio da seguire per scongiurare un aumento indiscriminato ed eccessivo del ricorso alla forza adottando delle linee guida provvisorie, rivolte agli Stati di bandiera ed ai proprietari o operatori delle navi. Ulteriori raccomandazioni provvisorie, approvate nel settembre 2011, sono rivolte agli Stati costieri e del porto relativamente all'impiego di personale armato privato a bordo delle navi per combattere il fenomeno della pirateria in suddetta Area<sup>268</sup>. Oltre che con riguardo al fenomeno della pirateria, lo Stato del porto ha vocazione ad intervenire anche rispetto alla problematica dei passeggeri clandestini a bordo delle navi; delle linee guida risalenti al settembre 2011 attribuiscono specifiche responsabilità allo Stato del

---

è agevole per le navi costruite prima della sua entrata in vigore conformarsi ai requisiti ivi previsti (MEPC 63/2/20, 23 December 2011, *Harmful Aquatic Organisms in Ballast Water. International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 – Implications of the entry into force for the survey and certification of ships. Submitted by International Association of Classification Societies (IACS), International Chamber of Shipping (ICS), International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), International Parcel Tankers Association (IPTA), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) and NACE International*, par. 9).

<sup>265</sup> IMO Doc. FSI 20/6/9, 3 February 2012, *Harmonization of Port State Control Activities. Development of guidelines for PSCOs related to the ISM Code Submitted by the International Association of Classification Societies (IACS)*.

<sup>266</sup> Resolution MEPC.221(63), 2 March 2012, *2012 Guidelines for the Development of a Regional Reception Facilities Plan*. La questione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti delle navi è stata affrontata anche con riferimento all'implementazione dell'Allegato V alla Convenzione MARPOL (cfr. Resolution MEPC.219(63), 2 March 2012, *2012 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V*).

<sup>267</sup> Resolution MEPC.216(63), 2 March 2012, *Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Regional arrangements for port reception facilities under MARPOL Annexes I, II, IV and V)*.

<sup>268</sup> MSC.1/Circ.1408, 16 September 2011, *Interim Recommendations for Port and Coastal States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area*.

primo porto di destinazione (*State of the first port of call*) e del porto di destinazione successivo, nonché allo Stato nel cui porto il passeggero è stato originariamente imbarcato (*State of embarkation*) sia per quanto riguarda l'adozione di misure preventive che per quanto attiene alla risoluzione dei casi che coinvolgono passeggeri clandestini<sup>269</sup>.

---

<sup>269</sup> Resolution FAL.11(37), 9 September 2011, *Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases*, paragrafi 4.1 e da 5.3 a 5.5. Le Linee guida richiamano la terminologia impiegata nella Convenzione internazionale relativa ai passeggeri clandestini, conclusa a Brussels il 10 ottobre 1957, ma mai entrata in vigore (testo consultabile nel sito [www.unhcr.org](http://www.unhcr.org)).