



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

VISTO il D.P.R. 27 maggio 1978, n. 504, "Norme di attuazione della delega di cui alla legge 6 aprile 1977, n. 185, per assicurare l'esecuzione delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969 e della convenzione istitutiva di un Fondo Internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971";

VISTA la Legge 31 dicembre 1982, n. 979 "Disposizioni per la difesa del mare" e in particolare gli articoli 1 e 10, nonché l'articolo 11, comma 2, e art. 34 per l'attuazione dei quali l'allora Ministro della Marina Mercantile elaborò il "Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti", approvato con D.M. del Ministero della Marina Mercantile in data 3 marzo 1987;

VISTO il D.M. del Ministero della Marina Mercantile del 3 marzo 1987 approvativo del "Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti";

VISTO il D.M. del Ministero della Marina Mercantile del 31 marzo 1993 di "Approvazione delle linee guida per lo sviluppo dei piani di pronto intervento per il controllo delle emergenze inquinamento a bordo delle navi";

VISTA la Legge 24 Dicembre 1993, n. 537, art.1, comma 10 con la quale "sono trasferite al Ministero dell'ambiente le funzioni del Ministero della marina mercantile in materia di tutela e di difesa dell' ambiente marino";

VISTO il D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112, Capo III - Protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti - art. 69, punto 2, lett. d) "protezione dell'ambiente costiero" (funzione concorrente tra Stato/Regione) e art. 70, lett. a) "compiti di protezione e osservazione delle zone costiere" (compiti rientranti fra le funzioni conferite alle Regioni e agli Enti locali), art. 107 "funzioni mantenute allo Stato" e art. 108 "funzioni conferite alle regioni e agli enti locali".

VISTA la Legge 16 luglio 1998, n. 239 "Autorizzazione a definire in via stragiudiziale le controversie aventi ad oggetto il risarcimento dei danni subiti dallo Stato



italiano per l'evento Haven e destinazione di somme a finalità ambientali" e in particolare l'art. 7 che recita: "per l'attività di cui agli articoli 11 e 12 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, le locali Capitanerie di porto operano sulla base di direttive vincolanti, generali e specifiche, del Ministero dell'ambiente. Per altri interventi ed attività in materia di tutela e di difesa del mare il Ministero dell'ambiente può avvalersi anche delle Capitanerie di porto sulla base di specifiche convenzioni";

VISTO il D.M. 18 Novembre 1998 con il quale è stato approvato il "Manuale delle procedure operative in materia di tutela e difesa dell'ambiente marino e per gli interventi di emergenza in mare"

VISTA la Legge 15 dicembre 1998, n. 464 con la quale è stata data ratifica e prima esecuzione alla "Convenzione internazionale sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi" (OPRC 1990), fatta a Londra il 30 novembre 1990;

VISTA la Legge 8 febbraio 2006, n. 61 di "Istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale";

VISTO il D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. "Norme in materia ambientale";

VISTO il D.P.R. 3 agosto 2009 n.140, Regolamento recante riorganizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

VISTO il D.M. 2 dicembre 2009 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare "Individuazione delle strutture dirigenziali di livello non generale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare";

VISTO il D.P.C.M. 4 novembre 2010 recante l'approvazione del "Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini" della Presidenza del Consiglio - Dipartimento della Protezione civile;

VISTO il D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 196 recante "Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale", come modificato dal D.Lgs. 16 febbraio 2011, n.18 "Attuazione della direttiva 2009/17/CE concernente la modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione";

VISTO il D.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209 "Regolamento recante istituzione di Zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno";

VISTO l'Accordo RAMOGE, relativo alla protezione dell'ambiente marino e costiero nella zona del mar Mediterraneo compresa tra Italia, Francia e Principato di Monaco, firmato il 10 maggio 1976 tra Francia, Italia e Principato di Monaco, nonché il "Piano di intervento franco-italo-monegasco per la prevenzione e la lotta contro gli inquinamenti marini (RAMOGEPOL)" sottoscritto in data 23 novembre 2012 dai medesimi Stati;

VISTA la Decisione del 20 dicembre 2000, n. 2850/2000/CE del Parlamento



Europeo e del Consiglio che istituisce un "quadro comunitario di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali";

VISTO l'Accordo tra Italia, Croazia e Slovenia sul piano subregionale di prevenzione, stato di allerta e risposta nei casi di emergenza da inquinamento nel Mare Adriatico del 9 novembre 2005;

RITENUTO necessario

- provvedere all'emanazione di disposizioni intese a prevenire e combattere gli effetti dannosi alle risorse del mare dovuti agli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive;

- impartire disposizioni al fine di attuare procedure operative conformi alle finalità di tutela dei litorali, del mare e delle risorse biologiche sancite dalla normativa nazionale in materia di prevenzione e lotta all'inquinamento;

- procedere alla revisione e all'aggiornamento del "Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti", approvato con D.M. del Ministero della Marina Mercantile 3 marzo 1987, integrandone organicamente il contenuto con quanto oggetto del "Manuale delle procedure operative in materia di tutela e difesa dell'ambiente marino e per gli interventi di emergenza in mare" di cui al D.M. 18 Novembre 1998;

SENTITI

Il Dipartimento della Protezione Civile presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed

il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

DECRETA

Art. 1

È approvato il "PIANO OPERATIVO DI PRONTO INTERVENTO PER LA DIFESA DEL MARE E DELLE ZONE COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI ACCIDENTALI DA IDROCARBURI E DA ALTRE SOSTANZE NOCIVE", di cui all'Allegato A, parte integrante del presente Decreto;

Sono abrogate le precedenti pianificazioni operative di cui al decreto del Ministro della Marina Mercantile del 3 marzo 1987 ed al decreto del Ministero dell'Ambiente 18 Novembre 1998.

Corrado Clini





*Ministero dell' Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare*

**PIANO OPERATIVO DI
PRONTO INTERVENTO
PER LA DIFESA DEL MARE E
DELLE ZONE COSTIERE
DAGLI INQUINAMENTI ACCIDENTALI
DA IDROCARBURI E
DA ALTRE SOSTANZE NOCIVE**

Allegato A

PIANO OPERATIVO DI PRONTO INTERVENTO PER LA DIFESA DEL MARE E DELLE ZONE COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI ACCIDENTALI DA IDROCARBURI E DA ALTRE SOSTANZE NOCIVE

1 - GENERALITA'

Gli articoli 10 – 11 - 12 della legge 31 dicembre 1982, n. 979 e 2 del D.P.R. 27 maggio 1978, n. 504 individuano, nel quadro del servizio nazionale di protezione civile, le attribuzioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare (di seguito **MATTM - DGPNM**) rispettivamente per l'organizzazione del pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti marini e per la direzione delle attività di disinquinamento in alto mare durante l'emergenza.

Le predette attribuzioni sono svolte in accordo con il vigente "Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini", approvato con D.P.C.M. 4 novembre 2010, secondo le procedure di intervento stabilite nel presente "Piano".

2 - DEFINIZIONI

Per le finalità del presente piano, i termini sotto elencati assumono i significati rispettivamente indicati:

- **"Area di competenza del Compartimento Marittimo"** : area in cui ricadono i porti, le rade, la zona costiera, il mare territoriale compresi, lateralmente, tra i confini del Compartimento Marittimo e esternamente entro il limite delle 12 miglia dalla linea di base. La suddetta area di competenza si estende, oltre il predetto limite, alla zona di protezione ecologica istituita ai sensi della legge 8 febbraio 2006, n. 61, in cui le Autorità Marittime sono competenti anche in materia di controlli e di accertamento delle violazioni e di applicazione delle sanzioni previste, ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 4 e 5 del citato D.P.R. n. 209/2011 sulla base di quanto previsto dai Decreti Legislativi 6 novembre 2007, n. 202

recante l'attuazione della Direttiva 2005/35/CE e 9 novembre 2007, n. 205, attuativo della Direttiva 2005/33/CE;

- **“Aree Marine Protette”** : aree istituite ai sensi delle leggi n. 979 del 1982 e n. 394 del 1991. Sono costituite da ambienti marini, dati dalle acque, dai fondali e dai tratti di costa prospicienti, che presentano un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche con particolare riguardo alla flora e alla fauna marine e costiere e per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa ed economica che rivestono. Possono essere costituite da un ambiente marino avente rilevante valore storico, archeologico-ambientale e culturale.
- **“Capo del Compartimento Marittimo”** : autorità definita dagli artt. 16 e seguenti del Codice della Navigazione e incaricata di svolgere i compiti previsti dalla legge 31 dicembre 1982, n. 979 e quale Autorità competente all'accoglienza di navi che necessitano di assistenza ai sensi dell'articolo 20 del D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal D. Lgs. 16 febbraio 2011, n.18;
- **“Comandante in zona (O.S.C.)”** : Ufficiale designato dal Capo del Compartimento Marittimo alla direzione delle operazioni in mare;
- **“costa”** o **“zona costiera”** : tratto di territorio compreso tra due limiti ideali: il primo ricadente in mare, oltre il quale, procedendo verso terra, per scarsa profondità del fondale o per ostacoli naturali, non possono più operare i battelli antinquinamento ed i mezzi nautici idonei ad azioni di contenimento e recupero meccanico; il secondo ricadente in terra, là dove, per azione di marea, risacca o mareggiata, può arrivare il prodotto inquinante sversato in mare;
- **“deposito temporaneo”** : raggruppamento di rifiuti effettuato, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono prodotti, alle condizioni indicate dall'art. 183 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152. Le acque oleose raccolte dai mezzi disinquinanti, sino a quando sono a bordo di tali mezzi, sono da considerarsi quale carico della nave e non in deposito temporaneo o stoccaggio;
- **“Direttore Marittimo”** : Autorità preposta alla zona marittima, secondo quanto previsto dagli artt. 16 e seguenti del Codice della Navigazione;
- **“discarica”** : l'area che, ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. 13 gennaio 2003, n. 36, è adibita a smaltimento dei rifiuti mediante operazioni di deposito sul suolo o nel suolo, compresa la zona interna al luogo di produzione dei rifiuti adibita allo smaltimento dei medesimi da parte del produttore degli stessi, nonché qualsiasi area ove i rifiuti sono sottoposti a deposito temporaneo per più di un anno;

- **“incidente marino”** : qualsiasi evento, anche doloso, volontario o involontario, che causi o minacci di causare sversamenti in mare di idrocarburi o di altre sostanze nocive;
- **“inquinamento accidentale”** : sversamento comunque verificatosi (sia per azione deliberata che per evento accidentale involontario) nelle acque marine di idrocarburi od altre sostanze tossico-nocive per l’ambiente e per l’uomo. L’inquinamento accidentale non deliberato può verificarsi a seguito di:
 - a. sinistro marittimo (collisione, incaglio, esplosione o incendio) di nave cisterna o non, avente a bordo idrocarburi od altri prodotti tossico-nocivi;
 - b. avaria verificatasi a bordo di nave cisterna e non, che comunque abbia determinato o che possa determinare fuoriuscita di idrocarburi o di sostanze tossico-nocive;
 - c. sinistro od avaria verificatosi a bordo di piattaforme in mare o ad impianti in mare o sul litorale costiero che abbia determinato fuoriuscita di idrocarburi o di sostanze tossico-nocive;
 - d. immissione in mare di idrocarburi ed altre sostanze tossico-nocive attraverso fiumi, canali e corsi d’acqua in genere;
- **“MARPOL”** : convenzione internazionale di Londra del 12 novembre 1973 per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978;
- **“minaccia di inquinamento”** : fattore di rischio che, a seguito del verificarsi di una delle situazioni di cui ai punti a, b, c e d della precedente definizione di “inquinamento accidentale”, renda altamente probabile ed imminente un inquinamento del mare;
- **“operazioni a terra”** : attività che vanno dalla raccolta del prodotto inquinante in “zone costiere”, allo stoccaggio provvisorio ed al successivo avvio allo smaltimento o al recupero;
- **“Piano operativo locale (POL)”**: Piano operativo di pronto intervento locale antinquinamento adottato dal Capo del Compartimento Marittimo in aderenza a quanto disposto dalla Legge 31 dicembre 1982, n. 979 e dagli indirizzi del MATTM – DGPNM;
- **“Piano per l’accoglienza delle navi che necessitano di assistenza”**: pianificazione redatta dal Capo di Compartimento Marittimo, e integrata nel Piano operativo locale, in aderenza a quanto disposto dalle direttive IMO ed in linea con gli indirizzi del MATTM – DGPNM, ai sensi dell’articolo 20-bis del D.Lgs. n. 196/2005,
- **“recupero”**: qualsiasi operazione che, ai sensi dell’art. 183, comma 1 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, abbia quale principale risultato di permettere ai rifiuti di svolgere un ruolo utile, sostituendo altri materiali che sarebbero stati altrimenti utilizzati per assolvere una particolare funzione o di prepararli ad assolvere tale funzione, all’interno dell’impianto o nell’economia in generale;

- **“smaltimento”** : qualsiasi operazione che, ai sensi dell’art. 183, comma 1 del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, sia diversa dal recupero anche quando l’operazione ha come conseguenza secondaria il recupero di sostanze o di energia;
- **“stoccaggio”** : attività di smaltimento che, ai sensi dell’art. 183, comma 1, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, consistono nelle operazioni di deposito preliminare di rifiuti di cui al punto D15 dell'allegato B alla parte IV del citato decreto, nonché le attività di recupero consistenti nelle operazioni di messa in riserva di rifiuti di cui al punto R13 dell'allegato C alla medesima parte quarta;
- **“Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS) nazionale”** : sistema integrato di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo e delle emergenze in mare in dotazione alle autorità competenti, come definite alla lettera n) del comma 1 dell’art. 2 del D.Lgs. n. 196/2005;;
- **“zona di protezione ecologica (ZPE)”** : tratto di mare come definito dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, istituita con Legge 8 febbraio 2006, n. 61.

2.1 SCOPO DEL PIANO

Il presente “Piano” costituisce lo strumento del MATTM per l’organizzazione del pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti (artt. 10 e 11 della Legge n. 979 del 1982 ed art. 3 della Convenzione OPRC 1990) e per il coordinamento delle operazioni di lotta agli inquinamenti accidentali e deliberati nelle acque territoriali nazionali, nelle zone di protezione ecologica (di seguito indicate come **ZPE**) nonché nell’alto mare quando sia presente una reale minaccia per gli interessi nazionali.

Tale piano operativo si applica sino a quando l’emergenza è tale da poter essere affrontata con i mezzi e le strutture previsti dallo stesso. Qualora venga dichiarata l’emergenza nazionale entra in forza il “Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini” – D.P.C.M. 4 novembre 2010, che disciplina le modalità operative di intervento del Dipartimento della Protezione Civile e delle componenti e strutture centrali e periferiche del servizio nazionale della protezione civile, coordinati dal Dipartimento stesso ai sensi della Legge 24 febbraio 1992, n. 225.

In ragione della gravità dell’inquinamento la relativa emergenza è prevista dai piani operativi locali (di seguito indicato come **POL**) predisposti dai Capi di Compartimento Marittimo, che costituiscono la parte operativa in loco del presente piano e dai piani predisposti dalle Province, per quanto attiene l’inquinamento lungo la costa, in base agli indirizzi regionali,

ovvero, in mancanza di questi ultimi, in base alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2008 “Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze”.

In particolare, il presente “Piano” disciplina:

- il coordinamento tra gli enti e le strutture interessate e le misure organizzative da adottare a livello centrale e periferico per consentire ai Capi di Compartimento Marittimo un’efficace direzione delle operazioni di disinquinamento rientranti nel secondo stadio operativo, di cui al paragrafo 2.3;
- le misure procedurali di supporto economico e finanziario da mettere in atto a livello centrale per sostenere gli interventi da realizzare in ambito locale (riconoscimento del debito, compensazione dei danni, ecc.);
- le misure di attuazione degli accordi internazionali, da mettere in atto a livello centrale e periferico con le Autorità competenti dei Paesi confinanti o cointeressati dall’inquinamento marino in corso;
- le misure attuative discendenti dal “Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini” mediante la definizione delle aree di alto valore intrinseco e degli assetti scorta nazionali.

L’applicazione delle direttive di cui al presente “Piano” è subordinata all’esecuzione delle disposizioni in materia relative allo svolgimento di operazioni di ricerca e soccorso per la salvaguardia della vita umana in mare.

2.2 - TIPOLOGIE DI EMERGENZA

L’emergenza secondo la normativa in vigore, si articola in due livelli:

A - Emergenza locale

Ipotesi prevista dal comma 2 dell’art. 11 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979. Essa viene dichiarata dal Capo del Compartimento Marittimo competente territorialmente qualora il pericolo di inquinamento o l’inquinamento in atto sia tale da determinare una situazione di emergenza.

Il Capo del Compartimento Marittimo, dichiarata l’Emergenza locale, ne dà immediata comunicazione al MATTM (annesso ALFA – Appendice 1), informando anche il Direttore Marittimo (qualora non coincidente), il Dipartimento della Protezione Civile, la locale Prefettura e gli Enti locali interessati.

B - Emergenza nazionale

Ipotesi prevista dall'art. 11 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979. L'emergenza nazionale è richiesta dal Ministro al Presidente del Consiglio dei Ministri quando, a suo giudizio e su proposta dell'Autorità competente, la situazione contingente oggetto dell'emergenza non sia fronteggiabile con i mezzi a disposizione del MATTM.

Dichiarata l'emergenza nazionale, il Capo del Dipartimento della Protezione Civile assume la direzione di tutte le operazioni sulla base del "Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini" di competenza del Dipartimento medesimo.

In caso di situazioni dove vi sia un grave rischio di compromissione dell'integrità della vita, la dichiarazione di Emergenza nazionale è disposta, con proprio decreto, ai sensi dell'art. 3 della Legge 27 dicembre 2002, n. 286, da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Capo Dipartimento della Protezione Civile, sentito il Presidente della Regione interessata dall'evento.

2.3 - SITUAZIONI OPERATIVE

Le situazioni operative che possono verificarsi sono tre:

- a. **Situazione di primo stadio:** si ha in presenza di un inquinamento che interessi esclusivamente le acque portuali, il mare territoriale e la ZPE, **senza rappresentare diretta, immediata e consistente minaccia per le zone costiere.**

In tale stadio rientrano le piccole e medie dispersioni, di carattere operativo o accidentale che si verificano in corrispondenza o in prossimità di una struttura/nave identificata, che hanno lieve o basso impatto ambientale e che non hanno la potenzialità di degenerare. Tali dispersioni possono essere affrontate con una risposta tempestiva da adeguate risorse presenti sul posto, messe a disposizione dalla nave coinvolta e/o dall'impresa/impianto industriale responsabile, al fine di portare a termine le operazioni di confinamento, recupero, bonifica e smaltimento. La direzione delle operazioni è del Capo di Compartimento Marittimo, sulla base del solo POL;

- b. **Situazione di secondo stadio:** si ha in presenza di un inquinamento in mare che rappresenti **seria minaccia per la costa, anche di isole minori.**

In tale stadio rientrano inquinamenti di piccole o medie dimensioni, che necessitano di assistenza e risorse aggiuntive locali, regionali, statali o internazionali, con la direzione delle operazioni da parte del Capo del Compartimento sulla base del

presente Piano, del POL e del piano di coordinamento del Direttore Marittimo qualora designato al coordinamento. Sono inclusi in questo stadio gli inquinamenti, per i quali il Capo del Compartimento Marittimo dichiara l'emergenza locale, e quelli che coinvolgono l'area di competenza di più di un Compartimento Marittimo, fino a quando non intervenga la dichiarazione di emergenza nazionale;

c. **Situazione di terzo stadio:** si ha in presenza di un gravissimo inquinamento marino che, per le sue dimensioni e/o per il possibile coinvolgimento delle aree di alto valore intrinseco di cui all'Appendice 1 – annesso BRAVO, determina la necessità di richiedere la dichiarazione di emergenza nazionale al Dipartimento della Protezione Civile – Presidenza del Consiglio dei Ministri, ai sensi dell'articolo 11, comma 4 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979, con conseguente applicazione della Legge 24 febbraio 1992, n. 225 e ss.mm.ii. Tenuto conto del particolare valore paesaggistico, faunistico, ambientale, turistico e quindi economico, rappresentato dalle suddescritte aree, tale tipo di inquinamento va necessariamente considerato come il più grave dei tre livelli ipotizzati. Nell'ipotesi in cui si venga a configurare un grave rischio di compromissione dell'integrità della vita, l'emergenza nazionale viene dichiarata direttamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, sentite le regioni interessate, ai sensi dell'art. 3 della Legge 286/2002.

3 - AMBITO DI APPLICABILITA'

Le misure contenute nel presente "Piano" si applicano nei casi di inquinamento che hanno luogo nei porti, nelle rade e nella zona costiera di giurisdizione, nonché nel mare territoriale, nelle ZPE italiane laddove istituite, ricadenti nell'area di competenza di un Compartimento Marittimo, e, in alto mare, nell'area di competenza del Direttore Marittimo qualora designato.

In particolare si applica nei casi di inquinamento per i quali il Capo del Compartimento Marittimo ha proceduto alla dichiarazione di Emergenza locale.

Nell'applicazione del presente Piano si dovranno tenere in debita considerazione le informazioni, laddove disponibili, derivanti dal "monitoraggio di indagine" condotto dalle Regioni in materia di monitoraggio e tutela dei corpi idrici, nell'ambito delle acque marino-costiere, ai sensi del punto A.3.6 Allegato1 del D.lgs.152/06 ss.mm.ii., per le valutazioni "dell'ampiezza e degli impatti dell'inquinamento accidentale".

4 - COMPITI DELLE AUTORITA' RESPONSABILI

4.1 Il **MATTM - DGNM** provvede all'organizzazione del pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti e svolge le seguenti funzioni e compiti, con la collaborazione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (di seguito indicato come “**MARICOGECAP**”):

- a. direzione strategica delle attività di difesa dagli inquinamenti provocati da idrocarburi e sostanze nocive nelle acque territoriali nazionali, ZPE, ai sensi della Legge 239/1998, secondo le procedure previste nel presente “Piano”; resta ferma la Direzione operativa della risposta da parte dei Capi dei Compartimenti Marittimi, competenti per territorio, e dei Direttori Marittimi designati;
- b. direzione delle attività di difesa dagli inquinamenti provocati da idrocarburi e sostanze nocive in alto mare (al di fuori delle acque territoriali e della ZPE), secondo le procedure previste nel presente “Piano”, a tal fine avvalendosi dei Capi dei Compartimenti Marittimi e dei Direttori Marittimi designati.
- c. acquisizione e predisposizione dei mezzi antinquinamento, degli equipaggiamenti e dei materiali costituenti le scorte nazionali antinquinamento dello Stato, nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui dispone;
- d. autorizzazione all'impiego dei mezzi navali antinquinamento eventualmente in convenzione con il Dicastero, qualora dislocati fuori del Compartimento marittimo, ove sia in atto l'inquinamento;
- e. autorizzazione all'impiego di mezzi e sistemi non oggetto di specifica convenzione con il Dicastero, previa espressa richiesta del Capo del Compartimento, anche relativamente alla validità, efficacia, convenienza dei servizi da acquisire;
- f. autorizzazione all'uso di prodotti disperdenti;
- g. autorizzazioni per interventi in regime di riconoscimento del debito;
- h. procedure amministrative inerenti le richieste di compensazione dei danni ai sensi della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (CLC, 1969), della Convenzione internazionale sull'istituzione di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi (Fund, 1971) e relativi protocolli, nonché della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni dell'inquinamento da idrocarburi (Bunker Oil, 2001);
- i. relazioni internazionali con gli Stati partner firmatari di accordi in materia,

- avvalendosi, per le attività operative della collaborazione di MARICOGECAP;
- j. misure attuative discendenti dal “Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini”, di cui al D.P.C.M. 4 novembre 2010;
 - k. definizione delle aree di alto valore intrinseco come da annesso BRAVO, – Appendice 1, valutazione e autorizzazione per l’impiego degli assetti scorta;
 - l. proposta di dichiarazione di emergenza nazionale al Dipartimento della Protezione Civile.

4.2 MARICOGECAP autorizza, anche su richiesta del MATTM, l’impiego dei mezzi del Corpo per le connesse attività di rilevamento dei dati ambientali e svolge le seguenti funzioni e compiti:

- a. fornisce al Direttore Marittimo o al Capo di Compartimento Marittimo ogni possibile assistenza, anche mediante:
 - l’invio e l’impiego di mezzi aerei del Corpo per la ricognizione dell’area;
 - l’impiego dei mezzi navali, subacquei e terrestri del Corpo non nell’immediata disponibilità del Capo di Compartimento Marittimo;
 - la presentazione al MATTM - DGPNM, delle esigenze operative manifestate dal Capo di Compartimento Marittimo, dal Direttore Marittimo, ovvero valutate in sede centrale, tese a richiedere idonei assetti aeronavali di altre Amministrazioni dello Stato;
- b. nomina, sentito il MATTM - DGPNM, il Direttore Marittimo designato che provvede a mantenere il quadro complessivo delle attività operative in corso, nel caso in cui l’inquinamento interessi le aree di competenza di più Direttori Marittimi (vedi annesso CHARLIE – Appendice 1).
- c. Designa il Capo di Compartimento che, su richiesta del MATTM, segue le operazioni nell’alto mare.

4.3 Il Direttore Marittimo – vedi annesso DELTA – Appendice 1 - ferme restando le attribuzioni specifiche indicate al successivo paragrafo 4.4 per il Capo di Compartimento Marittimo, qualora designato è competente a:

- a. coordinare le operazioni disimpegnate dai Capi di Compartimento nei casi in cui l’inquinamento interessi la propria area di competenza, qualora disposto da MARICOGECAP, e sentito il MATTM – DGPN, con messaggio in annesso ECHO –

Appendice 1;

- b. rischiare, su richiesta dei Capi di Compartimento Marittimo di cui alla lettera a, le unità e i mezzi antinquinamento di cui può disporre direttamente, ossia le unità dell'Amministrazione Marittima o, se in convenzione con il MATTM – DGPNM, da quest'ultimo autorizzati, quelli presenti nella zona marittima di competenza e quelli che vengono resi disponibili da altri a titolo non oneroso (dall'armatore, dall'industria petrolifera, ecc.). Per le unità e i mezzi antinquinamento che si dovessero rendere necessari e di cui non si possa disporre direttamente, i Capi di Compartimento richiedono al MATTM-DGPNM, informando il competente Direttore Marittimo e comunque MARICOGECAP, le misure ritenute idonee ed indispensabili per la risoluzione dell'emergenza, al fine di acquisirne preventiva autorizzazione all'impiego (anche per le vie brevi), tenuto conto delle conseguenze onerose che ne scaturirebbero o possono scaturirne.
- c. inviare, sempre su richiesta dei Capi di Compartimento Marittimo di cui alla lettera a, ulteriori risorse umane e strumentali del Corpo;
- d. svolgere l'attività di raccordo tra le competenti Capitanerie di porto di cui al comma 3 dell'articolo 20 del D.Lgs. n. 196/2005;
- e. elaborare, sulla base dei POL redatti dai Capi dei Compartimenti Marittimi dipendenti, un "piano di coordinamento" della Direzione Marittima, per la propria area di competenza.

4.4 Il Capo di Compartimento Marittimo, cui compete la dichiarazione di emergenza locale, esercita, ai sensi dell'art. 11 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979, la direzione delle operazioni nelle acque interne, territoriali e nella ZPE, ricadenti nella propria area di competenza, dando attuazione a quanto stabilito nel POL.

Nel caso di inquinamento, che interessi aree di competenza di più Compartimenti Marittimi, disimpegna detta attività sotto il coordinamento del Direttore Marittimo designato.

All'applicazione del piano concorrono tutte le altre Amministrazioni ed Organi dello Stato, Enti, Organizzazioni pubbliche, Organismi, Associazioni e Gruppi privati che, nell'ambito di giurisdizione del Compartimento, dispongano di personale, mezzi e risorse utilmente impiegabili in operazioni antinquinamento, secondo le previsioni del POL.

Il Capo del Compartimento Marittimo provvede alla immediata diffida dell'armatore e del Comandante della nave o del mezzo responsabile, (annesso FOXTROT –

Appendice 1) e mette in atto tutte le misure necessarie allo scopo di prevenire od eliminare gli effetti inquinanti ovvero attenuarli, qualora risultasse tecnicamente impossibile eliminarli. In particolare, nei casi in cui le origini dell'inquinamento e i relativi responsabili risultino ignoti oppure la diffida, di cui all'art. 12 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979, resti senza effetto o non produca gli effetti nel periodo di tempo assegnato, comunica immediatamente al MATTM e alla Centrale Operativa di MARICOGECAP, le misure idonee ed indispensabili per la risoluzione dell'emergenza al fine di acquisire preventiva autorizzazione (anche per le vie brevi) per l'impiego dei mezzi antinquinamento eventualmente in convenzione con il MATTM - DGPNM e/o l'autorizzazione, di cui al comma 3 art. 13 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979, (procedure di pagamento con atti di riconoscimento di debito) per l'impiego di ulteriori risorse reperibili, a titolo oneroso, in ambito nazionale ed internazionale, dando comunque precedenza a quelle statali.

Il Capo del Compartimento Marittimo è pertanto competente a porre in essere le seguenti azioni:

- a. assumere la direzione delle operazioni di risposta ricadenti nell'area di propria competenza, in base alle informazioni disponibili e alle conseguenti valutazioni, con l'impiego dei sistemi VTMISS, impiegando le unità e mezzi antinquinamento di cui può disporre direttamente ossia unità di proprietà o in convenzione con il MATTM - DGPNM da quest'ultimo autorizzati, rese disponibili e presenti nella propria area di competenza, e quelli che gli vengano resi disponibili da altri Enti a titolo non oneroso (dall'inquinatore, dall'Ente locale, ecc.);
- b. designare il "Comandante in zona" (O.S.C.) (annesso GOLF – Appendice 1), responsabile delle operazioni in mare;
- c. dichiarare l'emergenza locale nelle acque territoriali e nella ZPE italiana ricadente nell'area di competenza;
- d. acquisire e verificare ogni informazione utile a conseguire un quadro, il più completo possibile, della situazione informando tempestivamente le Autorità centrali e locali interessate utilizzando la messaggistica di cui all'annesso HOTEL – Appendice 1;
- e. impiegare i mezzi navali del Corpo dipendenti e richiedere, se del caso, a MARICOGECAP l'intervento e l'impiego degli aeromobili della Guardia Costiera;
- f. richiedere tramite MARICOGECAP l'intervento in concorso di eventuali mezzi navali e/o aerei degli altri Organi dello Stato che ne abbiano disponibilità;

- g. chiedere, al Direttore Marittimo e/o a MARICOGECAPI l'eventuale invio in missione di Ufficiali del Corpo esperti in particolari discipline, del cui supporto ritenga indispensabile avvalersi;
- h. richiedere al MATTM - DGPNM l'autorizzazione ad utilizzare prodotti disperdenti, da scegliersi fra quelli riconosciuti idonei dal predetto Ministero (annesso INDIA – Appendice 1);
- i. avvisare, coordinarsi e cooperare con la Prefettura e gli Enti locali per le attività da svolgersi in costa e nella zona costiera con particolare riguardo alla salvaguardia della salute umana, dell'ecosistema marino-costiero e della gestione del prodotto inquinante recuperato utilizzando l'annesso JULIET – Appendice 1, per la valutazione dell'impatto sulla costa dell'inquinamento;
- j. avvalersi delle associazioni di volontariato specializzate in base alla direttiva di cui al DPCM del 19/05/2010 "Indirizzi operativi per l'impiego delle organizzazioni di volontariato di protezione civile nel settore marittimo ed in generale nelle attività svolte dalle Capitanerie di Porto-Guardia costiera".
- k. tenere costantemente informate le Amministrazioni Centrali;
- l. attuare un costante flusso informativo con le Amministrazioni Locali;
- m. esercitare, nell'area di giurisdizione, le altre competenze conferite dagli artt. 17, 19 e da 20 a 20 quater del D.Lgs. n. 196/2005.

4.5 Il Comandante in zona (O.S.C.) è il responsabile del controllo dettagliato dei movimenti e delle manovre necessarie alle unità navali per svolgere in mare i compiti assegnati.

4.6 Il Prefetto ed il Presidente della Provincia, nell'ambito delle rispettive competenze, d'intesa con il Capo del Compartimento Marittimo, predispongono e mettono in atto, quando necessario, tutte le misure interessanti i tratti di costa minacciati, sulla base del piano provinciale, raccordandosi con i sindaci interessati all'emergenza. Detto intervento si colloca nell'architettura del DPCM 4 novembre 2010 "Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini".

5 - COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Il MATTM, avvalendosi della collaborazione di MARICOGECAPI, è l'Autorità abilitata ad agire per conto dello Stato per richiedere assistenza o decidere di fornire l'assistenza richiesta a livello internazionale quale punto di contatto istituzionale con gli omologhi organismi dei vari

accordi internazionali di cooperazione e lotta agli inquinamenti marini accidentali (Ramogepol, Accordo trilaterale Italo-Sloveno-Croato, ecc.); pertanto sino all'eventuale attivazione dei *Piani di Emergenza* previsti da specifici accordi, continua ad applicarsi nelle acque territoriali e nella ZPE il presente "Piano".

Per quanto riguarda la richiesta di impiego/fornitura di assistenza delle navi e delle attrezzature antinquinamento messe a disposizione nell'ambito dei suddetti accordi internazionali e dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (di seguito indicata come **EMSA**), il MATTM si avvale della Centrale Operativa di MARICOGECAP, in aderenza a quanto stabilito dal D.Lgs. n. 196/2005.

Le informazioni sulle navi che potenzialmente possono provocare un inquinamento delle acque o del litorale, o che hanno determinato una situazione di perdita di prodotti inquinanti in mare, vengono inserite nel sistema di raccolta dati dell'EMSA "SafeSeaNet", secondo le modalità stabilite da MARICOGECAP.

6 - LIMITI DI APPLICAZIONE

L'attuazione delle pianificazioni di cui al presente "Piano" cessa quando, su richiesta del MATTM ovvero su proposta del Capo Dipartimento della Protezione Civile e sentito il Presidente della Regione interessata in presenza di rischio accertato per la salute pubblica, il Presidente del Consiglio dei Ministri dichiara l'**Emergenza nazionale**, ex art. 3 della Legge 27 dicembre 2002, n. 286.

In tale eventualità si passa all'attuazione del "Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini" della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile adottato d'intesa con gli organi del servizio nazionale della Protezione Civile.

7 - GESTIONE DELLA CRISI

7.1 MATTM

Il MATTM attua il coordinamento previsto dal presente Piano attraverso la competente DGPNM, che si avvale del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto (di seguito RAM) nonché di esperti di altri Enti dipendenti od in convenzione, quando ritenuto necessario per il raggiungimento ottimale dei propri obiettivi. In caso di particolare gravità sarà attivato un Comitato di Coordinamento per l'emergenza, che potrà riunirsi presso la Centrale operativa di MARICOGECAP, presieduto dal Direttore del MATTM – DGPNM, o un suo delegato, di cui faranno parte:

- MARICOGECAP- III Reparto;
- il Dipartimento della Protezione Civile – Ufficio Gestione Emergenze;
- l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA);
- il RAM;

Il Comitato potrà essere integrato, caso per caso, “*ratione materiae*”, da:

- un rappresentante del MATTM - Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche;
- un rappresentante del MATTM - Direzione Generale per la Valutazione dell'Impatto Ambientale;
- il Compartimento Marittimo interessato, presente in videoconferenza, ove tecnicamente possibile;
- Rappresentanti di altri Enti, Istituti di ricerca, Associazioni, eventualmente anche presenti in videoconferenza, ove tecnicamente possibile;
- Esperti.

Il Comitato avrà le seguenti attribuzioni:

- a) l'emanazione di direttive ai comandi marittimi periferici per la messa ed il mantenimento in “sicurezza ambientale” di navi e di relitti che possano essere causa di inquinamenti in mare e per la risoluzione di situazioni di pericolo di cui agli artt. 11 e 12 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979;
- b) l'emanazione di direttive e di istruzioni per la bonifica delle acque del mare e del litorale, per lo smaltimento del materiale eventualmente recuperato e per la fuoriuscita in mare;
- c) la determinazione di criteri e modalità per la successiva verifica del sottofondo marino, della colonna d'acqua e della superficie marina.

In tale situazione di emergenza il MATTM - DGPNM valuta la possibilità di autorizzare:

- a. l'impiego dei disperdenti (annesso INDIA – Appendice 1) in caso di inquinamento da idrocarburi e fornisce indicazioni in merito alla metodologia e ai materiali da impiegare in caso di inquinamento da sostanze tossiche o nocive;
- b. la possibilità di autorizzare l'impiego di mezzi appartenenti a privati o ad altre amministrazioni dello Stato e la richiesta/offerta di mezzi antinquinamento di/a Paesi stranieri, in conformità agli accordi internazionali ove esistenti, nonché la richiesta dei mezzi noleggiati dall'EMSA;

Elabora inoltre le misure di supporto economico e finanziario da mettere in atto a livello centrale per sostenere gli interventi sostenuti in ambito locale (riconoscimento del debito, compensazione dei danni, ecc.) e mantiene informato il Ministro del MATTM e la stampa sull'andamento delle operazioni.

7.2 MARICOGECAP

MARICOGECAP per le azioni di sua competenza attua le misure di emergenza nelle proprie strutture e con i propri piani e procedure al fine di seguire l'evoluzione delle operazioni di disinquinamento condotte a livello periferico, in particolare:

- a. elabora le proposte operative per la gestione dell'emergenza in materia ambientale, in supporto al Capo di Compartimento Marittimo e/o alla Direzione Marittima che dirige/coordina le operazioni ed autorizza l'invio di mezzi aeronavali, subacquei e terrestri del Corpo;
- b. propone al MATTM - DGPNM l'impiego di mezzi aeronavali;
- c. mantiene informato il MATTM sull'andamento delle operazioni.

7.3 Direzione Marittima

Qualora il coordinamento/direzione delle operazioni sia assunta dalla Direzione Marittima, la stessa dà esecuzione al proprio piano di coordinamento in stretto rapporto con il MATTM e MARICOGECAP .

7.4 Compartimento Marittimo

Il Capo del Compartimento Marittimo, nella cui area di giurisdizione si verifichi una emergenza per inquinamento, è il solo responsabile per la dichiarazione di emergenza locale e della direzione delle operazioni volte a contenere e ridurre i danni causati dall'evento. A tal fine attua tutte le misure previste dal POL, impiega i mezzi a disposizione, riferisce al MATTM - DGPNM e MARICOGECAP per l'attuazione, da parte di questi, delle rispettive azioni di coordinamento, riportando le azioni intraprese, l'evoluzione dell'emergenza e avanzando richieste di mezzi e strutture.

8 - MISURE ATTUATIVE DISCENDENTI DAL PIANO DI PRONTO INTERVENTO NAZIONALE PER LA DIFESA DEL MARE E DELLE ZONE COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI CAUSATI DA INCIDENTI (D.P.C.M. 4 NOVEMBRE 2010)

a. Definizione delle aree di alto valore intrinseco

In attuazione del “Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini”, di cui al D.P.C.M. del 4 novembre 2010, sono definite, in annesso BRAVO – Appendice 1, le aree di alto valore intrinseco.

b. Assetti scorta

Il MATTM - DGPNM elabora, di concerto con MARICOGECAP e avvalendosi del RAM, gli assetti scorta per fronteggiare la gestione dell’Emergenza locale e nazionale antinquinamento.

9 - OBBLIGO DI RAPPORTO/SEGNALAZIONE

Le Capitanerie di Porto che vengono a conoscenza della presenza di un inquinamento o di qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o della costa, provvedono ad informare tempestivamente gli Enti centrali e periferici interessati utilizzando il modello in annesso HOTEL– Appendice 1.

10 - MEZZI E STRUTTURE DEL MATTM

Per le azioni di lotta e prevenzione all’inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze nocive, il Sistema Nazionale di Pronto intervento antinquinamento dispone:

- a. della **DGPNM**, per ciò che riguarda il reperimento di materiali, l’impiego delle unità antinquinamento del MATTM e l’invio dei propri esperti;
- b. delle **unità navali specializzate** nella prevenzione e lotta all’inquinamento marino rese disponibili dal MATTM, compatibilmente con le risorse disponibili e nei limiti di quanto contrattualmente stabilito con le società proprietarie ed armatrici delle stesse. Il Sistema Nazionale di Pronto intervento antinquinamento può, altresì, essere integrato dai mezzi delle altre amministrazioni dello Stato, ivi compresi i mezzi speciali della Marina Militare e di quelli in possesso o nell’ambito di disponibilità dell’EMSA o dei Paesi limitrofi e frontisti firmatari di accordi regionali, secondo le procedure concordate con tali Organizzazioni/Paesi o stabilite da norme comunitarie;
- c. dei **magazzini di stoccaggio** di apparecchiature e materiali antinquinamento di riserva, di proprietà del MATTM o comunque nella sua disponibilità.

11 - RISPOSTA NEI PORTI

Per quanto concerne la prevenzione e lotta agli inquinamenti negli specchi acquei portuali, si rimanda alla disciplina di dettaglio, da elaborare di concerto tra il MATTM - DGPNM, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e MARICOGECAP.

12 - ACCOGLIENZA DI NAVI CHE NECESSITANO DI ASSISTENZA

Il Capo del Compartimento Marittimo, nell'ambito della pianificazione operativa locale, assume le decisioni in ordine all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza nell'ambito dell'area di propria competenza, sulla base del Piano per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza, di cui all'articolo 20-bis del decreto legislativo n.196/2005, finalizzato a far fronte ai rischi, ivi compresi quelli alla vita umana ed all'ambiente, connessi alla presenza delle citate navi nelle acque di propria giurisdizione, in aderenza alle pertinenti direttive IMO ed in linea con gli indirizzi del MATTM - DGPNM. Nell'ambito del processo decisionale il Capo del Compartimento Marittimo può convocare, anche in forma parziale, l'Unità di crisi, con funzione consultiva, composta oltre che da personale del locale Comando o di Uffici dipendenti, da :

- il Sindaco o rappresentante del Comune interessato;
- il Presidente o rappresentante della Provincia;
- il Chimico del Porto;
- i Vigili del Fuoco;
- la Corporazione dei Piloti, il Gruppo Ormeggiatori e/o Battellieri, il concessionario del servizio di rimorchio;
- esperti dell'ISPRA e degli Enti/organismi/istituti di ricerca qualificati nei vari campi attinenti gli inquinamenti marini da idrocarburi e da sostanze tossico nocive in materia.

13 - ATTIVITA' DI PREVENZIONE E MONITORAGGIO

Per quanto riguarda le attività per assicurare una efficace azione di prevenzione e monitoraggio degli inquinamenti marini, si rimanda al contenuto dell'Appendice 2.

14 - ESERCITAZIONI PERIODICHE E FORMAZIONE

MARICOGECAP elabora, di concerto con il MATTM, con il supporto del RAM, un programma di esercitazioni, a carattere nazionale ed internazionale, di emergenza locale da tenersi nelle acque territoriali, nella zona di protezione ecologica e nell'area di alto mare e rivolto all'addestramento alla lotta dell'inquinamento dovuto ad idrocarburi, nonché a sostanze nocive.

Il MATTM favorisce la partecipazione del personale militare del Corpo ai corsi di formazione e aggiornamento presso organizzazioni nazionali ed internazionali, secondo le modalità concordate con MARICOGECAP.

Per quanto concerne le esercitazioni a terra, il capo del Compartimento Marittimo promuove periodicamente l'attuazione di esercitazioni congiunte, in sinergia con le Autorità competenti sulle operazioni di terra così come previsto dal citato Piano di Protezione Civile, con il coinvolgimento e la partecipazione di tutti i soggetti interessati.

15 - INQUINAMENTO DERIVANTE DA INCIDENTI MARITTIMI COINVOLGENTI SOSTANZE PERICOLOSE TOSSICO-NOCIVE (HNS)

Lo sversamento in mare di sostanze pericolose tossico-nocive è affrontabile in modo analogo a quello adottato per gli idrocarburi, nel caso di sostanze ad essi assimilabili per caratteristiche di insolubilità, volatilità e non reattività con l'acqua. Negli altri casi, dato l'elevato numero di prodotti tossico-nocivi movimentati (in particolare quelli alla rinfusa sia solidi che liquidi), la diversità di caratteristiche che li distingue e, di conseguenza, il loro diverso comportamento una volta che, a causa di un incidente, siano immessi nell'ambiente, l'attività di intervento è legata alla conoscenza delle caratteristiche dei singoli prodotti e delle interrelazioni di queste con il contesto in cui si è verificato lo sversamento, ovvero alle singole realtà locali (POL, Piano dei terminalisti, Regolamento di Polizia Portuale e Sicurezza).

Il capo del Compartimento Marittimo, in base anche alle schede tecniche riportanti le caratteristiche chimico-fisiche dei prodotti movimentati nella propria giurisdizione, potrà formulare, nella propria pianificazione operativa locale :

1. **indicazioni operative di carattere generale**, tenendo conto del fatto che uno sversamento di sostanze "HNS" in mare è caratterizzato dall'estrema pericolosità che si determina anche in riferimento alla possibilità di esplosioni, incendi, nonché emanazioni e concentrazioni tossiche le quali, sotto forma di nubi gassose (in aria) o di miscele diluite (in acqua), possono interessare aree anche molto vaste: ciò richiede, prioritariamente, l'adozione di misure a difesa dell'uomo e dell'ambiente;
2. **indicazioni operative di carattere puntuale**, tenendo conto dei prodotti "HNS" movimentati nei porti della propria area di competenza, delle previsioni contenute nei Piani di Emergenza Portuale redatti dalle Autorità Portuali, ove presenti, nonché dei mezzi e delle attrezzature di cui dispone, al fine di individuare la tipologia di intervento più idonea mediante mirate procedure e cautele da rispettare in caso di

perdita del singolo prodotto.

In particolare, si potrà avvalere, per tali finalità:

- a livello locale:
 - a. dei Consulenti chimici del porto;
 - b. del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco;
 - c. degli Istituti Universitari;
 - d. delle Società produttrici;
 - e. dell'A.R.P.A. di riferimento;
- a livello centrale:
 - a. di MARICOGECAP per acquisire pareri sui provvedimenti operativi da adottare;
 - b. delle banche dati del MATTM e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Centrale Operativa di MARICOGECAP;
 - c. delle banche dati del comparto industriale.
 - d. Delle banche dati e delle linee guida elaborate a livello internazionale disponibili sui siti istituzionali di EMSA e REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea).

Ausili forniti dagli organismi internazionali:

Per una panoramica delle informazioni, documenti e servizi disponibili a livello internazionale si rimanda all'Appendice 3.

Il presente Piano consta, altresì, di n. 3 Appendici relative a:

- Messaggistica e modulistica costituita da n. 10 annessi (di cui l'annesso HOTEL in italiano e inglese e l'annesso JULIET in inglese);
- Prevenzione e monitoraggio;
- Servizi di informazione internazionali in caso di inquinamento da sostanze tossico – nocive (HNS).

16 – AGGIORNAMENTI E VARIAZIONI

I documenti tecnici, annessi e Appendici, qualora siano successivamente introdotte modifiche formali e tecniche non sostanziali, saranno pubblicati sulla pagina web del MATTM.

Il MATTM – DG PNM provvederà a dare comunicazione dell'avvenuto aggiornamento a tutti i soggetti interessati.

APPENDICE 1

Messaggistica e modulistica

Annesso ALFA

MESSAGGIO DI DICHIARAZIONE DI EMERGENZA LOCALE

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare -
Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare
E, per conoscenza Presidenza del Consiglio dei Ministri - D.P.C. - COEMM
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - C.O.
Reparto Ambientale Marino
Regione _____
Ufficio Territoriale del Governo di _____
Direzione Marittima di _____
Provincia di _____
Comune/i di _____
Autorità Portuale di _____
Ente di Gestione A.M.P./Parco _____
ISPRA

Oggetto: DICHIARAZIONE DI EMERGENZA LOCALE - ART. 11 LEGGE 979/82.

Si allega la dichiarazione di emergenza locale ai sensi dell'articolo 11 della Legge 979/1982 e s.m.i.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA

Il Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di _____

VISTI: gli artt. 11 e 12 della legge 979/82;

PRESO ATTO: _____
(fare menzione dell'evento e della valutata situazione di emergenza)

DECRETA

lo stato di emergenza locale in zona _____ a decorrere dal _____ e dispone affinché siano adottati tutti i provvedimenti idonei e necessari per fronteggiare l'inquinamento in atto (o il pericolo di inquinamento) con piena applicazione di quanto prevede il "Piano operativo di pronto intervento locale" contro gli inquinamenti del Compartimento Marittimo di _____".

_____, li _____
(Luogo) (data)

IL COMANDANTE

AREE DI ALTO VALORE INTRINSECO

Sono da intendersi “sensibili” tutte le aree marine e costiere a vario titolo protette, rientranti nelle seguenti tipologie:

- Aree e riserve marine nazionali e regionali;
- Parchi Nazionali e Regionali;
- Santuario dei Mammiferi Marini;
- Parchi sommersi;
- Siti a mare della Rete Natura 2000, SIC (Siti di importanza comunitaria) e ZPS (Zone di protezione speciale).

La localizzazione e la perimetrazione delle aree è riportata nel sito istituzionale del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (<http://www.minambiente.it>).

Si riportano le carte di riferimento relative alla localizzazione di:

- Aree protette nazionali costiere e a mare (Annexo BRAVO 1);
- Aree protette regionali costiere e a mare (Annexo BRAVO 2);
- Localizzazione Siti di Importanza Comunitaria (Annexo BRAVO 3);
- Localizzazione Zone di Protezione Speciale (Annexo BRAVO 4).









Annesso CHARLIE

**MESSAGGIO PER L'ATTRIBUZIONE DEL COORDINAMENTO IN CASO DI
PIU' AUTORITA' MARITTIME DESIGNATE COINVOLTE**



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT)**

**COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO
(ITALIAN COAST GUARD)**

**CENTRALE OPERATIVA
(MARITIME RESCUE CO-ORDINATION CENTRE ROME)**

Viale dell'Arte, 16 – I -00144 Rome (Italy)

Tel: +39-06-592.41.45 / 592.35.69 / 5908.46.97 / 5908.44.09

Fax: +39-06-592.27.37 / 5908.47.93

GDO (DTG) _____

PROT. _____

DA (FROM): MARICOGECAP – C.O.

A (TO): DIREZIONE MARITTIMA DI _____

PERCO (INFO): MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE- DGPNM

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - Dipartimento della Protezione Civile

REPARTO AMBIENTALE MARINO - RAM

DIREZIONE MARITTIMA DI _____

DIREZIONE MARITTIMA DI _____

**OGGETTO (SUBJ): _____ - COORDINAMENTO TRA PIU' DIREZIONI
MARITTIME DESIGNATE COINVOLTE.**

RIFERIMENTO (REF): Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

IN RELAZIONE ALL'EVENTO IN OGGETTO, SI DISPONE CHE CODESTA DIREZIONE MARITTIMA PROVVEDA A MANTENERE IL QUADRO COMPLESSIVO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN CORSO IN LOCALITA' _____, INTERESSATE, MANTENENDO I CONTATTI CON LE AUTORITA' CENTRALI E SUPPORTANDO LE MEDESIME NEI RAPPORTI CON LE AUTORITA' LOCALI.

D'ORDINE
IL CAPO DEL III REPARTO

ELENCO DELLE DIREZIONI MARITTIME

- DIREZIONE MARITTIMA GENOVA;
- DIREZIONE MARITTIMA LIVORNO;
- DIREZIONE MARITTIMA CIVITAVECCHIA;
- DIREZIONE MARITTIMA NAPOLI;
- DIREZIONE MARITTIMA REGGIO CALABRIA;
- DIREZIONE MARITTIMA BARI;
- DIREZIONE MARITTIMA PESCARA
- DIREZIONE MARITTIMA ANCONA;
- DIREZIONE MARITTIMA RAVENNA;
- DIREZIONE MARITTIMA VENEZIA;
- DIREZIONE MARITTIMA TRIESTE;
- DIREZIONE MARITTIMA CATANIA;
- DIREZIONE MARITTIMA PALERMO;
- DIREZIONE MARITTIMA CAGLIARI;
- DIREZIONE MARITTIMA OLBIA.

MESSAGGIO PER COORDINAMENTO TRA COMPARTIMENTI LIMITROFI



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT)

COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO
(ITALIAN COAST GUARD)

CENTRALE OPERATIVA
(MARITIME RESCUE CO-ORDINATION CENTRE ROME)

Viale dell'Arte, 16 – I -00144 Rome (Italy)

Tel: +39-06-592.41.45 / 592.35.69 / 5908.46.97 / 5908.44.09

Fax: +39-06-592.27.37 / 5908.47.93

GDO (DTG) _____

PROT. _____

DA (FROM): MARICOGECAP – C.O.

A (TO): DIREZIONE MARITTIMA DI _____

PERCO (INFO): MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
- DGPNM

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
- Dipartimento della Protezione Civile

REPARTO AMBIENTALE MARINO - RAM

CAPITANERIA DI PORTO DI _____

CAPITANERIA DI PORTO DI _____

**OGGETTO (SUBJ): _____ - COORDINAMENTO TRA COMPARTIMENTI
LIMITROFI.**

RIFERIMENTO (REF): Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

FERME RESTANDO LE RESPONSABILITA' DI LEGGE ASSEGNATE AI CAPI DI COMPARTIMENTO MARITTIMO, SI DISPONE CHE LA S.V. PROVVEDA A MANTENERE, IN ORDINE ALL'EVENTO IN OGGETTO, IL QUADRO COMPLESSIVO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN CORSO NEI COMPARTIMENTI MARITTIMI DI _____ E DI _____, ARMONIZZANDOLE E SUPPORTANDO INOLTRE I MEDESIMI NEI RAPPORTI CON LE AUTORITA' LOCALI E CENTRALI.

D'ORDINE
IL CAPO DEL III REPARTO

DIFFIDA



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI _____**

Il _____ (CP) sottoscritto, Capo del Compartimento Marittimo e
[The undersigned],

Comandante del Porto di _____
[Head of Harbour Master Office]

VISTI: gli articoli 11 e 12 delle legge 31 dicembre 1982, n. 979;
[having regard to the articles 11 and 12 of law nr. 979 on December 31st 1982];

VISTO: il combinato disposto degli articoli 17, comma 1, lett. B e dell'articolo 19, comma 1, nonché l'allegato IV, del D.lgs. del 19 agosto 2005 n. 196 e successive modifiche;
[having regard to the arranged disposal of the article 17, paragraph 1, B letter and of the article 19, paragraph 1, as well as the attached IV, of the legislative Decree nr. 196 on August 19th 2005, as amended];

CONSIDERATA: la necessità di ridurre od eliminare gli effetti dannosi, anche potenziali, per l'ambiente marino, per il litorale e per gli altri interessi dello Stato Italiano, causati dal sinistro marittimo e dal potenziale sversamento in mare/minaccia all'ambiente
[considering the necessity to reduce or to eliminate the harmful effects, even if potential, to the marine environment, to the coast and to the other interests of the Italian State, caused by the marine casualties and by the potential spill/threat to the environment]

verificatosi il _____ in località _____
[occured on] [place]

da bordo del _____ bandiera _____, n. IMO _____;
[on board of] [flag] [IMO nr.]

CONSIDERATO: che la S.V. è ritenuta responsabile del potenziale sversamento sopra indicato;
[having considered that You are held responsible for the above potential mentioned spill]

**DIFFIDA
[W A R N S]**

Il Sig. _____, nato a _____
[Mr] [place of birth]

il _____, nella sua qualità di Comandante/Armatore

[date of birth]

[Master/Owner]

affinché provveda ad adottare urgentemente (entro.....) ogni misura atta ad eliminare gli effetti dannosi già prodotti o potenziali ed a prevenire il pericolo di ulteriore danno all'ambiente.

[to urgently adopt any measures suited to eliminate the damaging effect already produced or also potential to them and to prevent the danger of further pollution]

Nel caso che la presente diffida resti senza effetto, ovvero non produca gli effetti sperati questa Autorità Marittima farà eseguire per conto della S.V. le misure ritenute necessarie, recuperando successivamente ed a termine di legge, le spese sostenute.

[In case this formal warning remains without any effect or it does not have the results required this Maritime Authority, will execute on your behalf the measures deemed as necessary, recovering subsequently and by terms of law, the expenses incurred]

_____, li _____
[Place] [date]

IL COMANDANTE

RELATA DI NOTIFICA

Il sottoscritto _____ in servizio presso la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di _____, dichiara di aver notificato il presente atto alle ore _____ del giorno _____ a mezzo fax/nelle mani del Sig. _____ nato a _____ il _____ nella qualità di _____ identificato tramite _____ n° _____ rilasciato/a il _____ da _____.

IL NOTIFICATORE

MESSAGGIO PER DESIGNAZIONE DEL COMANDANTE IN ZONA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CAPITANERIA DI PORTO DI _____

GDO _____ PROT. _____

DA: CAPITANERIA DI PORTO DI _____

A : ___(Ufficiale designato comandante di zona

OSC) _____

PERCO:

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
- DGPNM
PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - Dipartimento della Protezione Civile

REPARTO AMBIENTALE MARINO - RAM

DIREZIONE MARITTIMA DI _____

CAPITANERIA DI PORTO DI _____

CAPITANERIA DI PORTO DI _____

OGGETTO: _____ - **DESIGNAZIONE COMANDANTE IN ZONA.**

RIFERIMENTO: Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

1. AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEL PUNTO 4.4 DEL PIANO IN RIFERIMENTO, LA S.V. E' DESIGNATA QUALE COMANDANTE IN ZONA NELL'AREA DELLE OPERAZIONI.
2. SI RIMANE IN ATTESA DELLA CONFERMA DI ASSUNZIONE DELL'INCARICO.

IL CAPO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO

OBBLIGO DI RAPPORTO/SEGNALAZIONE

L'efficienza e la tempestività delle segnalazioni costituisce un fattore indispensabile per un efficace intervento antinquinamento; in attuazione della specifica normativa di cui alla Legge 31 dicembre 1982, n. 979 ed al D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal D.Lgs. 16 febbraio 2011, n.18, il comandante, l'armatore o il proprietario di una nave o il responsabile di un mezzo o di un impianto situato sulla piattaforma continentale, nella zona di protezione ecologica, all'interno della regione di interesse nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare o sulla terraferma, informano senza indugio l'Autorità marittima più vicina al luogo del sinistro di qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o della costa, quale lo scarico o il rischio di scarico di sostanze inquinanti in mare.

L'AC, oltre ad adottare le misure appropriate in conformità alle vigenti disposizioni nazionali e internazionali per garantire la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero, informerà tempestivamente gli enti centrali e periferici interessati utilizzando, in aggiunta ai canali di comunicazione di cui ai sistemi SafeSeaNet e PMIS, anche il modello in annesso HOTEL di cui alla MEPC/Circ.164 del 6 marzo 1986 – *Pollution Reporting System* (POLREP) così come adottato dalla UNEP *Recommendation II A (a) (b) 4* approvata dal XI Ordinary Meeting of the Contracting Parties nel 1999, che già contiene una componente indirizzi permanente, in caso di situazione di emergenza locale o nazionale.

I MESSAGGI POLREP

Il messaggio POLREP (*Pollution Reporting*) è uno dei messaggi cosiddetti "Incident" che sono stati adottati da tutti gli Stati Europei che partecipano al SafeSeaNet, per la trasmissione attraverso il SafeSeaNet stesso delle informazioni relative ad inquinamenti, allo scopo di:

- dare pronta notizia di tutti quegli incidenti che stiano causando o che siano suscettibili di causare inquinamento del mare da idrocarburi o altre sostanze nocive con conseguente minaccia per le coste o gli interessi connessi di uno o più Paesi;
- informare sulle azioni assunte e su quelle previste, tenuto conto dell'evolvere della situazione;
- richiedere assistenza.

Il POLREP è diviso in tre parti:

1. la prima parte o POLWARN (*Pollution Warning*), numerata da 1 a 5, ha lo scopo di fornire una prima informazione, ovvero dare l'allarme riguardo l'inquinamento in atto o la sua minaccia;
2. la seconda parte o POLINF (*Pollution Information*), numerata da 40 a 60, è finalizzata a dare ogni notizia utile riguardante l'inquinamento e può anche essere utilizzata, nelle fasi successive, come SITREP (*Situation Report*);
3. la terza parte o POLFAC (*Pollution Facilities*), numerata da 80 a 99, è usata per richiedere assistenza agli altri Paesi e per definire aspetti operativi riguardanti tale aspetto.

Le tre parti possono essere utilizzate insieme o separatamente secondo le modalità di compilazione stabilite per il SafeSeaNet in ambito EMSA e coordinate, a livello Nazionale, da MARICOGECAP.

In caso di situazioni di emergenza locale o nazionale il messaggio POLREP dovrà essere inviato anche attraverso i sistemi tradizionali agli indirizzi di seguito riportati.

È possibile altresì utilizzare solo una parte dei paragrafi previsti dal formulario standard, con la avvertenza che la numerazione dei paragrafi che non interessano e/o che non si vuole utilizzare non deve comparire sul messaggio.

Quando la prima parte (POLWARN), è utilizzata per lanciare l'allarme di una minaccia di grave inquinamento, bisogna dare al messaggio la qualifica di priorità "URGENTE".

A tutti i messaggi POLREP che si ricevano e che contengano richiesta di accuso ricevuta (*Acknowledge*, cfr. paragrafi 5, 60 o 99), va data risposta al più presto possibile a cura dell'Autorità nazionale competente.

Una volta concluso l'evento che ha richiesto l'emanazione di POLREP, bisognerà che l'Autorità che ha originato i messaggi ne dia comunicazione a tutte le altre parti.

I POLREP, qualora l'emergenza possa interessare altri Paesi, dovranno essere compilati in inglese, e la componente indirizzi dovrà sempre contenere anche il REMPEC e l'EMSA .

POLWARN

(FORNISCE IMMEDIATA INFORMAZIONE O AVVISO DI UN INQUINAMENTO O DI UNA MINACCIA D'INQUINAMENTO)

_____ / URGENTE (*URGENT*)
(Gruppo data orario) (se necessario)

ITA – _____ N° _____ / _____
(nome nave/installazione o località colpita) (progressivo) (anno)

DA (*FM*) IT – COMPAMARE _____

(COMPONENTE INDIRIZZI PERMANENTE)

A (*TO*) MINAMBIENTE – DPNM
MARICOGECAP CENTRALE OPERATIVA
UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO

E, PER CONOSCENZA (*INFO*)

PCM - DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE - SERVIZIO C.O.E.MM.
MINAMBIENTE - R.A.M.
PROCURA DELLA REPUBBLICA PRESSO IL TRIBUNALE
MARIDIPART
REGIONE
DIREZIONE MARITTIMA
PROVINCIA/E
COMUNI INTERESSATI

(COMPONENTE INDIRIZZI DISCREZIONALE – ELENCO NON ESAUSTIVO)

COMANDI LIMITROFI
COMANDI DIPENDENTI
COMANDO PROVINCIALE VVFF
AUTORITA' PORTUALE
ENTE DI GESTIONE AREA MARINA PROTETTA/PARCO
(...)

PARTE I

| | |
|----|--|
| 1. | Riportare il giorno, mese ed ora (orario gmt se possibile) dell'incidente o, se non noto, quando si è venuto a conoscenza dell'evento. |
| 2. | Riportare la posizione in latitudine e longitudine. Potrà essere indicata, in aggiunta, la posizione locale (rilevamento e distanza). |
| 3. | Riportare il tipo di incidente (es. collisione di una cisterna, cioè " <i>tanker collision</i> "). |
| 4. | Tipo di sversamento, quantità in tonnellate di prodotto sversato, anche come rata oraria e quantità di prodotto che potenzialmente può finire in mare (es. olio combustibile versate 100 tonnellate e 1400 tonnellate a rischio di versamento in mare, cioè " <i>about 100 tons of international fuel oil outflow and about 1400 tons of i.f.o. at risk of further outflow</i> "). |
| 5. | Utilizzare questo codice quando si vuole che la competente Autorità nazionale dovrebbe venirne a conoscenza rendendo il ricevuto (<i>acknowledge</i>). |

POLLINF

(FORNISCE INFORMAZIONI DETTAGLIATE SULL'EVOLVERSI DELLA SITUAZIONE)

(Gruppo data orario)

ITA – _____ N° _____ / _____
 (nome nave/installazione o località colpita) (progressivo) (anno)

DA (FM) IT – COMPAMARE _____

(OMESSA COMPONENTE INDIRIZZI)

PARTE II

| | |
|--------------|--|
| 40. | Riportare il giorno, mese ed ora (orario gmt se possibile) cui si riferisce il presente rapporto. |
| 41. | Indicare la posizione delle principali macchie di inquinamento e le dimensioni in miglia marine. |
| 42. | Indicare le caratteristiche del prodotto versato in mare che ha generato l'inquinamento (viscosità, <i>pourpoint</i> , specificando eventuale tipo d'imballaggio o se alla rinfusa, ecc.). |
| 43. | Riportare la fonte e la causa dell'inquinamento, se accidentale o deliberato (es. da nave dovuta a collisione). |
| 44. | Indicare la direzione in gradi ed intensità in m/sec del vento. |
| 45. | Indicare la direzione in gradi e la velocità in m/sec della corrente. |
| 46. | Indicare lo stato del mare e la visibilità. |
| 47. | Indicare la direzione in gradi con cui deriva l'inquinamento e la sua velocità in nodi e decimi di nodo. |
| 48. | Previsione dell'arrivo in costa con l'indicazione dell'ora presunta in base ad un modello matematico. |
| 49. | Indicare il soggetto che ha fornito la prima indicazione sull'incidente. Nel caso di nave, identificarla con il nome, porto d'iscrizione, bandiera e nominativo internazionale. Indicare anche gli altri mezzi che sono presenti in zona al momento dell'evento, specie quando non si identifica subito chi ha originato l'inquinamento. |
| 50. | Indicare le azioni intraprese in conseguenza dell'inquinamento. |
| 51. | Indicare se sono stati effettuati rilievi fotografici ed effettuati campionamenti. Riportare anche il telex dell'autorità che ha effettuato il campionamento. |
| 52. | Indicare le Autorità di altri stati o di altre organizzazioni informate. |
| da 53. a 59. | A disposizione per ulteriori informazioni come, ad esempio, il risultato di analisi, d'ispezioni, dichiarazioni assunte, ecc. |
| 60. | Utilizzare questo codice quando si richiede il "ricevuto" dalla competente Autorità (<i>acknowledge</i>). |

POLLFAC

(RICHIESTA MEZZI E RISORSE PER LA RISPOSTA E ARGOMENTI OPERATIVI)

(Gruppo data orario)

ITA – _____ N° _____ / _____
(nome nave/installazione o località colpita) (progressivo) (anno)

DA (FM) IT – COMPAMARE _____

(OMESSA COMPONENTE INDIRIZZI)

PARTE III

| | |
|--------------|--|
| 80. | Data e ora, riferita alla situazione di seguito descritta e se varia dai numeri 1 e/o 40. |
| 81. | Assistenza richiesta, per tipo e quantità di assistenza richiesta nel seguente modo: - equipaggiamenti specifici; - equipaggiamenti specifici con personale addestrato; - squadre di primo intervento; - personale con specifiche professionalità. |
| 82. | Costo – richieste di informazioni sui costi rivolte a coloro ai quali si richiede assistenza. |
| 83. | Sistemazioni preliminari per l'invio dell'assistenza – informazioni concernenti pratiche doganali, accesso nelle acque territoriali, ecc., nel Paese richiedente. |
| 84. | Come e dove l'assistenza dovrebbe essere assicurata – numeri telefonici e fax di punti di contatto, indicazioni dell'OSC, frequenze da utilizzare, ecc. |
| 85. | Nomi di altri stati ed organizzazioni – da utilizzare solo se non indicata al n° 81 nel caso di altre richieste da altri stati in momenti successivi. |
| 86. | Cambio di comando – si può verificare quando l'inquinamento si è spostato in altra zona anche di altro Paese. |
| 87. | Scambio di informazioni – quando si è raggiunto l'accordo sul cambio di comando vanno inviati tutti i dati importanti pertinenti l'operazione in atto nel Paese subentrante. |
| da 88. a 98. | Liberi per altre informazioni e direttive. |
| 99. | Richiesta di ricevuto. |

SINTESI DEL MESSAGGIO POLREP CON INDICAZIONE DEI CAMPI IN INGLESE

EXPLANATION OF A POLREP MESSAGE

INTRODUCTORY PART

| Contents | Remarks |
|-------------------------|---|
| ADDRESS | <p>Each report should start with an indication of the country Whose competent national authority is sending it and of addressee, e.g.:</p> <p>FROM:ITA (indicates the country which sends the report) TO: GRC (indicates the country to which it is sent) or REMPEC (indicates that the message is sent to the Regional Centre).</p> |
| DTG (Day Time Group) | <p>The day of the month followed by the time (hour and minute) of Drafting the message. Always a 6-figure group which may be followed by month indication. Time should be stated either as GMT, e.g. 092015Z june (i.e. the 9th of the relevant month at 20.15 GMT) or as local time e.g. 092115LT June.</p> |
| IDENTIFICATION | <p>"POL..." indicates that the report might deal with all aspects of pollution (such as oil as well as other harmful substances).</p> <p>".....REP" indicates that this is a report on a pollution incident. It can contain up to 3 main parts:</p> <p>Part I (POLWARN) - is an initial notice (a first information or a warning) of a casualty or the presence of oil slicks or harmful substances. This part of the report is numbered from 1 to 5.</p> <p>Part II (POLINF) - is a detailed supplementary report to Part I. This part of the report is numbered from 40 to 60.</p> <p>Part III (POLFAC) - is for a requests for assistance from other Contracting Parties, as well as for defining operational matters related to the assistance. This part of the report is numbered from 80 to 99.</p> <p>BARCELONA CONVENTION indicates that the message is sent within the framework of the Emergency Protocol of the Barcelona Convention.</p> <p>Parts I, II and III can be transmitted all together in one report or separately. Furthermore, single figures from each part can be transmitted separately or combined with figures from the two other parts.</p> <p>Figures without additional text <u>shall not</u> appear in the POLREP.</p> <p>When Part I is used as warning of a serious threat, the telex should be headed with the traffic priority word "URGENT".</p> |

Contents

Remarks

All POLREPs containing ACKNOWLEDGE figures (5, 60 or 99) should be acknowledged as soon as possible by the competent national authority of the country receiving the message.

POLREPs should always be terminated by a telex from the reporting State, which indicates that no more operational communication on that particular incident can be expected.

SERIAL NUMBER

Each single report should be possible to identify and the receiving agency should be in a position to check whether all reports of the incident in question have been received. This is done by using a nation-identifier:

| | |
|----------------------|-----|
| Albania | ALB |
| Lebanon | LBN |
| Algeria | DZA |
| Libya | LBY |
| Bosnia & Herzegovina | BIH |
| Malta | MLT |
| Croatia | CRT |
| Monaco | MCO |
| Cyprus | CYP |
| Morocco | MAR |
| EU | EU |
| Montenegro | MNE |
| Egypt | EGY |
| Slovenia | SLO |
| France | FRA |
| Spain | ESP |
| Greece | GRC |
| Syria | SYR |
| Israel | ISR |
| Tunisia | TUN |
| Italy | ITA |
| Turkey | TUR |

Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea

REMPEC

The nation-identifier should be followed by a stroke and the name of the ship or other installation involved in the accident and another stroke followed by the number of the actual report concerning this particular accident.

ITA/POLLUX/1 indicates that this is the first report from Italy concerning the accident of MT "POLLUX".

ITA/POLLUX/2, in accordance with the described system, indicates the second report on the same incident.

A summarised list of POLREP is given below.

Address from to

INTRODUCTORY PART

Date Time Group

Identification

Serial Number

PART I (POLWARN)

1 Date and Time

The day of the month as well as the time of the day when the incident took place or, if the cause of the pollution is not known, the time of the observation should be stated using 6 digits. Time should be stated as GMT, for example 091900z (i.e. the 9th of the relevant month at 1900 GMT).

2 Position

Indicates the main position of the incident and longitude in degrees and minutes, and may in addition give the bearing of and the distance from a location known by the receiver.

3 Incident

The type of incident (collision, grounding, etc.).

4 Outflow

The polluting substance, such as CRUDE OIL, CHLORINE, DINITROL, PHENOL as well as the total quantity in tonnes of the outflow and/or the flow rate, and the risk of further outflow should be mentioned. If there is no pollution, but a threat of pollution, the words NOT YET followed by the substance (for example NOT YET FUEL OIL) should be stated.

5 Acknowledge

When this number is used, the message (email or telefax) should be acknowledged as soon as possible by the competent national authority.

PART II (POLINF)

40 Date and Time

No. 40 relates to the situation described in numbers 41 to 60 if it varies from number 1.

41 Position and/or extent of pollution on/above/in the

Indicates the main position of the pollution in degrees and minutes of latitude and longitude, and may in addition give the distance and bearing

| | |
|--|--|
| sea | of some prominent landmark known to the receiver if other than indicated in number 2. Estimated amount of pollution (e.g. size of polluted areas, number of tonnes of oil spilled if other than indicated in number 4, or number of containers, drums lost). |
| 42 Characteristics of pollution | Indicates length and width of slick given in nautical miles if not indicated in number 2. Gives type of pollution, e.g. type of oil with viscosity and pour point, packaged or bulk chemical, sewage. For chemicals, the proper name or United Nations number, if known, should be given. Appearance, e.g. liquid, floating solid, liquid oil, semi-liquid sludge, tarry lumps, weathered oil, discolouration of sea, visible vapour should also be given as well as any markings on drums, containers. |
| 43 Source and cause of pollution | Indicates the source of pollution e.g. from vessel or other undertaking. If from vessel, it should be notified whether the pollution is a result of a deliberate discharge or casualty. If the latter, a brief description should be given. Where possible the name, type, size, call sign, nationality and port of registration of polluting vessel should be mentioned. If the vessel is proceeding on its way, course, speed and destination should be indicated. |
| 44 Wind direction and speed | Indicates wind direction and speed in degrees and in m/sec. The direction always indicates from where the wind is blowing. |
| 45 Current direction and speed and/or tide | Indicates current direction and speed in degrees and knots and tenths of knots. The direction always indicates the direction in which the current is flowing. |
| 46 Sea state and visibility | Sea state indicates the wave height in metres. Visibility should be indicated in nautical miles. |
| 47 Drift of pollution | Indicates drift course and speed of pollution in degrees and knots or tenths of knots. In cases of air pollution (gas cloud), drift speed should be indicated in m/sec. |
| 48 Forecast of likely effect of pollution and zones affected | Results of mathematical models could indicate e.g. arrival on beach with estimated timing. |
| 49 Identity of observer/reporter - Identity of ships on scene | Identifies who has reported the incident. If it is a ship, the name, home port, flag and call sign must be given. – Ships on-scene could also be indicated under this item by name, home port, flag and call sign, especially if the polluter cannot be identified and the spill is considered to be of recent origin. |
| 50 Action taken | Mentions action taken for the disposal of the pollution. |
| 51 Photographs or samples | Indicates if photographs or samples from the pollution have been taken. Contact numbers (including telephone, email address, telefax and telex numbers as appropriate) of the sampling authority should be given. |
| 52 Names of other States and Organizations informed | Indicates all of them, if any |
| 53 – 59 Spare for any other relevant information | Results of sample or photographic analysis, results of inspections or surveyors, statements of ship's personnel, etc. |
| 60 Acknowledge | When this number is used, the telex/telefax/email should be acknowledged as soon as possible by the competent national authority. |

PART III (POLFAC)

| | |
|---|---|
| 80 Date and Time | No. 80 is related to the situation described below, if it varies from numbers 1 and/or 40. |
| 81 Request for assistance | Type and amount of assistance required in form of: <ul style="list-style-type: none">- specified equipment;- specified equipment with trained personnel;- complete strike teams;- personnel with special expertise with indication of country requested. |
| 82 Cost | Information on cost of delivered assistance to be notified to requesting country. |
| 83 Pre-arrangements for the delivery of assistance | Information concerning customs clearance, access to territorial waters in the requesting country. |
| 84 To where assistance should be rendered and how | Information concerning the delivery of the assistance, e.g. rendezvous at sea with information on frequencies to be used, call sign and name of Supreme On-Scene Commander of the requesting country or land-based authorities with contact numbers (including telephone, email address, telefax and telex numbers as appropriate) and contact persons. |
| 85 Names of other States and Organisations | Only to be filled in if not covered by number 81, e.g. if further assistance is later needed by other States. |
| 86 Change of Command | When a substantial part of an oil pollution or serious threat of oil pollution moves or has moved into the zone of another Contracting Party, the country which has exercised the supreme command or the operation may request the other party to take over the supreme command. |
| 87 Exchange of information | When a mutual agreement has been reached between two parties on a change of supreme command, the country transferring the supreme command should give a report on all relevant information pertaining to the operation to the country taking over the command. |
| 88 – 98 | Spare for any other relevant requirements or instructions. |
| 99 Acknowledge | When this number is used, the message (email or telefax) should be acknowledged as soon as possible by the competent national authority. |

ELENCO DEI PRODOTTI CHIMICI DISINQUINANTI ED ASSORBENTI RICONOSCIUTI UTILIZZABILI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

L'elenco aggiornato dei prodotti disinquinanti ad azione assorbente o disperdente riconosciuti idonei, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai fini del loro impiego in mare per la bonifica dalla contaminazione da idrocarburi petroliferi, con l'indicazione della relativa ditta produttrice, è consultabile sul sito internet istituzionale <http://www.minambiente.it> (sezione acqua - tutela del mare - bonifica da idrocarburi).

Il riconoscimento di idoneità di cui sopra non costituisce formale autorizzazione all'effettivo impiego in mare dei suddetti prodotti assorbenti o disperdenti. Tale autorizzazione deve essere appositamente rilasciata, di volta in volta, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale della Protezione della Natura e del Mare – Divisione VII ai sensi della normativa vigente.

Oiled Shoreline Assessment Form (Part 1)

SITE INFORMATION

| 1. GENERAL INFORMATION | | Date (dd/mm/yy) | Survey time (local) From to | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|---|----------------------------------|---|--------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------|-------------|----------|-------|------------------|---------------|----|----|----|----|----|
| Incident: | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Segment ID: | | | Sun / Cloud / Fog / Rain / Windy | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. SURVEY TEAM | | Organization | Telephone number | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. SEGMENT | | Total length: m. | Length surveyed: m. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Start GPS: LAT | | LONG | | | | | | | | | | | | | | | | |
| End GPS: LAT | | LONG | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. SHORELINE TYPE | | ✓✓ = primary (one only) ✓ = secondary Circle the boxes of oiled shoreline types and other features | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | Bedrock cliff | <input type="checkbox"/> | Mud sediments | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | Bedrock slope/platform | <input type="checkbox"/> | Sand sediments | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | Man-made solid | <input type="checkbox"/> | Mixed sediments | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | Man-made permeable | <input type="checkbox"/> | Pebble-cobble-shingle | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | Salt marsh | <input type="checkbox"/> | Boulder | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | Other (describe): | Wave exposure (circle one): Very exposed / exposed / partially sheltered / very sheltered | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Other features: | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | Estuary/river outlet | <input type="checkbox"/> | Historical artefact/structure | | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | Amenity area | <input type="checkbox"/> | Pools | | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | |
| 5. OPERATIONAL FEATURES | | Debris? Yes/No Oiled? Yes/No Amount: _____bags/trucks | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Direct backshore access? Yes / No | | Access restrictions | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Along from next segment? Yes / No | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Backshore cliff? Yes / No Ht. _____m. | | Suitable lay-down area? Yes / No | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ongoing clean-up activity? Yes / No | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. SURFACE OILING | | TICK HERE IF NONE OBSERVED: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zone ID | Position | | | | Oil Cover | | | Oil Thickness | | | | | Oil Character | | | | | |
| | L | M | U | S | Length | Width | Distr. | PO | CV | CT | ST | FL | FR | MS | TB | PT | SR | AP |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| L, M, U & S = Lower, Middle, Upper & Supra tidal PO = Pooled Oil, CV = Cover, CT = Coat, ST = Stain, FL = Film FR = Fresh, MS = Mousse, TB = Tar Balls, PT = Tar Patties, SR = Surface residue, AP = Asphalt Pavement | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. SUB-SURFACE OILING | | TICK HERE IF NO INVESTIGATION: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pit ID | Position | | | | Pit depth (cm) | Oiled zone (cm – cm) | Sub-surface Oil Character | | | | | Water table (cm) | | | | | | |
| | L | M | U | S | | | Oil filled pores | Partial filled pores | Oil residue | Oil film | Trace | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Oiled Shoreline Assessment Form (Part 2)

8. GENERAL COMMENTS:

Use the space above as needed to provide comments about the site not covered by part 1 of the Form. If no further comments write 'NONE'. Comments may address:

- actual or potential resource sensitivities observed or known to be present; including ecological, recreational, cultural, commercial or any other socio-economic interests;
- any notable wildlife observations, particularly any casualties;
- estimates of volumes of oil within the segment, based on dimensions of stranded oil observed and recorded;
- storms surges which may have deposited oil above the normal water mark;
- any recommendations on cleanup or other treatment - these could include a description of the recommended technique, suggested scale of operation required and any practical constraints; and
- add recommendations on appropriate end points for terminating the cleanup.

| | |
|---|---|
| <p>Segment:</p> <p>Date:</p> <p>CHECKLIST:</p> <p><input type="checkbox"/> North Arrow</p> <p><input type="checkbox"/> Oiled Zones</p> <p><input type="checkbox"/> Width & Length</p> <p><input type="checkbox"/> Oil Character</p> <p><input type="checkbox"/> Oil Thickness</p> <p><input type="checkbox"/> % Cover</p> <p><input type="checkbox"/> Scale</p> <p><input type="checkbox"/> Segment Boundary</p> <p><input type="checkbox"/> Shoreline Type</p> <p><input type="checkbox"/> Local Features</p> <p><input type="checkbox"/> Pit Locations</p> <p><input type="checkbox"/> Photo/Video Locations</p> | <p>LEGEND</p> <p> Oiled Zone</p> <p>Zone ID:  2 x 20 m</p> <p>Oil Character: FR / CT / 75</p> <p>Oil Thickness: [Symbol]</p> <p>Zone Dimensions: [Symbol]</p> <p>Oil Distribution (%): [Symbol]</p> <p>Pit: ¹  No Sub-surface oil</p> <p> ²  Sub-surface oil</p> <p>Photo/Video location, direction and number (use the camera's image numbers):  V1</p> |
|---|---|

APPENDICE 2

Prevenzione e monitoraggio

Il MATTM si avvale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, quale autorità competente ai sensi del D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal D.Lgs. 16 febbraio 2011, n.18, a gestire in maniera esclusiva il sistema integrato di monitoraggio VTMISS, ad assicurare la scoperta precoce di inquinamenti da idrocarburi presenti in mare al fine di un rapido intervento di bonifica ed alla eventuale individuazione dei responsabili.

Per tali finalità, con l'impiego del sistema VTMISS nazionale e degli altri sistemi di monitoraggio e di informazione (SafeSeaNet, MAREΣ, LRIT, Adriatic Traffic, Bonifacio Traffic e della rete AIS nazionale), le Capitanerie di Porto assicurano un'efficace e pronta azione di controllo del traffico marittimo adottando le misure necessarie e appropriate per assicurare l'impiego dei sistemi di rotte navali, in base alla convenzione SOLAS capitolo V, Reg. 10, o l'uso delle rotte prescritte a garanzia di una maggiore tutela ambientale delle coste nazionali, in conformità alla Direttive IMO, diffondendo le necessarie informazioni, per un impiego sicuro ed efficace dei predetti sistemi di rotte navali, alle competenti autorità degli Stati membri interessati dalla rotta seguita dalla nave, al fine di prevenire il verificarsi di sinistri marittimi e cooperare alla identificazione e intercettazione delle navi in transito responsabili di eventi di inquinamento.

La Centrale Operativa di MARICOGECAP attiva ogni risorsa nazionale ed internazionale in grado di fornire immagini satellitari e modelli numerici di previsione, al fine di monitorare con continuità lo spostamento dell'inquinamento e seguirne la possibile evoluzione.

APPENDICE 3

Servizi di informazione internazionali in caso di inquinamento da sostanze tossico – nocive (HNS)

A livello internazionale l'EMSA ha esaminato le informazioni esistenti riguardanti i fattori che determinano l'impatto di sostanze tossico-nocive (HNS) sull'ambiente e le risorse socio-economiche proponendo servizi e documenti relativi all'inquinamento derivante da incidenti marittimi coinvolgenti sostanze pericolose tossico-nocive.

L'EMSA, in stretta cooperazione con il Consiglio europeo dell'industria chimica (CEFIC) e il Centro di Documentazione, Ricerca e Sperimentazione per l'inquinamento accidentale delle acque (Cedre), ha sviluppato il "MAR-ICE Network" (Intervento per le Emergenze Chimiche in Mare). Gli Stati membri dell'UE possono chiedere un intervento del MAR-ICE per le emergenze dovute ad inquinamento marino che coinvolgono sostanze chimiche nelle acque comunitarie, in conformità alle procedure operative del servizio, con una rete di esperti chimici che fornisce un supporto nella risposta alle emergenze di inquinamento marino, fornendo informazioni sulle sostanze chimiche sversate. Tutte le richieste in arrivo per il servizio MAR-ICE sono convogliate mediante una singola interfaccia accessibile h 24 tramite i numeri di contatto e un apposito indirizzo di posta elettronica diffusi alle amministrazioni marittime nazionali responsabili (per l'Italia, il MATTM), utilizzando il modello qui sotto riportato. Tali informazioni dovranno quindi pervenire alla DGPNM da parte delle Autorità Marittime periferiche coinvolte nell'incidente, compilando il modello per la parte di competenza (riquadro C e D).

Inoltre l'EMSA ha sviluppato delle linee guida raccolte in un manuale "Piano d'azione per l'inquinamento da HNS", consultabile al sito: <http://emsa.europa.eu/operations/hns-pollution.html>, in cui sono illustrate le attuali informazioni disponibili nel campo della preparazione e intervento contro l'inquinamento marino HNS (trasporto marittimo, precedenti incidenti, impatti dell'inquinamento marino, esistenti meccanismi di preparazione e risposta all'inquinamento da HNS e opzioni e limiti dei diversi metodi di risposta) oltre a descrivere le capacità di risposta dell'Agenzia stessa.

Anche il Rempec (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea) ha messo a punto un sistema di supporto decisionale utilizzabile on-line (<http://midsis.rempec.org/>) e concepito come un punto di riferimento volto ad aiutare i decisori a scegliere le misure da adottare in relazione alla fuoriuscita di materiale pericoloso in ambiente

marino (MIDSIS-TROCS) oltre a mettere a disposizione le relazioni sugli incidenti collegati ad una specifica sostanza chimica.

MAR-ICE CONTACT FORM¹

A. Procedure summary for activating the MAR-ICE network

1. Call CEDRE;
2. Send form filled in by email/fax to CEDRE (alternatively pass the information by phone);
3. CEDRE calls to confirm receipt of email/fax;
4. CEDRE sends by email/fax the information requested (alternatively pass the information by phone);
5. CEDRE calls to confirm receipt of information requested.

CEDRE Contact details:

Phone number: 00 33 2 98 33 10 10
00 33 8 00 62 77 65
00 33 800 MARPOL

Fax number: 00 33 2 98 44 91 38

Email address: MAR-ICE@cedre.fr

B. Information about caller (Requester)

Name: [Click here to enter text.](#)

Position / Title: [Click here to enter text.](#)

National Authority / Organisation: [Click here to enter text.](#)

Country: [Click here to enter text.](#)

Telephone: [Click here to enter text.](#)

Fax: [Click here to enter text.](#)

E-mail: [Click here to enter text.](#)

C. Information about transport accident

Name of vessel(s) and type(s): [Click here to enter text.](#)

IMO number: [Click here to enter text.](#)

Cause of pollution:

- | | | | |
|--------------------|--------------------------|--|--------------------------|
| Collision | <input type="checkbox"/> | Mechanical failure | <input type="checkbox"/> |
| Grounding | <input type="checkbox"/> | Fire or explosion | <input type="checkbox"/> |
| Structural failure | <input type="checkbox"/> | Other: Click here to enter text. | |

Description of incident location: [Click here to enter text.](#)

Latitude/Longitude: [Click here to enter text.](#) / [Click here to enter text.](#)

Weather conditions: [Click here to enter text.](#)

Sea State: [Click here to enter text.](#)

Water depth (in m): [Click here to enter text.](#)

- Spill contained on ship Spill/release into water

D. Substance involved

(Please use the Annex if information on multiple substances is requested)

Product name: [Click here to enter text.](#)

Gas Bulk

Liquid Package Tank

d

¹ Language of reply, although the usual language is English, other languages may be acceptable to the requester.

Spelling alphabet: Alfa – Bravo – Charley – Delta – Echo – Foxtrot – Golf – Hotel – India – Juliet – Kilo – Lima – Mike – November – Oscar – Papa – Quebec – Romeo – Sierra – Tango – Uniform – Victor – Whisky – X-ray – Yankee – Zulu

Solid

Container

Other: [Click here to enter text.](#)

UN number (4 digits): [Click here to enter text.](#)

Quantity spilled: [Click here to enter text.](#)

Quantity in water: [Click here to enter text.](#)

Potential spill quantity: [Click here to enter text.](#)

Manufacturing company: [Click here to enter text.](#)

Other: [Click here to enter text.](#)

D.1 Product-specific information requested

(Tick as many as necessary. Categories refer to the sections of the safety data sheet)

Hazards identification

Stability and reactivity

Composition/information on ingredients

Toxicological information

First aid measures

Ecological information

Fire fighting measures

Disposal considerations

Accidental release measures

Transport information

Handling and storage

Regulatory information

Exposure controls/personal protection

Other information: [Click here to enter text.](#)

Physical and chemical properties

D.2 Information regarding the substance's behaviour in the marine environment

(If available, the following information should be provided – tick or add as many as necessary)

Behaviour classes:

Gases

Evaporators

Floaters

Dissolvers

Sinkers

Other: [Click here to enter text.](#)

Marine pollutant: (yes)

Indice

| | |
|--|---------|
| 1. GENERALITA' | pag. 1 |
| 2. DEFINIZIONI | pag. 1 |
| 2.1 Scopo del Piano | pag. 4 |
| 2.2 Tipologie di emergenza | pag. 5 |
| 2.3 Situazioni Operative | pag. 6 |
| 3. AMBITO DI APPLICABILITA' | pag. 7 |
| 4. COMPITI DELLE AUTORITA' RESPONSABILI | pag. 8 |
| 4.1 Il MATTM – DGPNM | pag. 8 |
| 4.2 MARICOGECAP | pag. 9 |
| 4.3 Il Direttore Marittimo | pag. 9 |
| 4.4 Il Capo di Compartimento Marittimo | pag. 10 |
| 4.5 Il Comandante in zona | pag. 12 |
| 4.6 Il Prefetto | pag. 12 |
| 5. COOPERAZIONE INTERNAZIONALE | pag. 12 |
| 6. LIMITI DI APPLICAZIONE | pag. 13 |
| 7. GESTIONE DELLA CRISI | pag. 13 |
| 7.1 MATTM | pag. 13 |
| 7.2 MARICOGECAP | pag. 15 |
| 7.3 Direzione Marittima | pag. 15 |
| 7.4 Compartimento Marittimo | pag. 15 |
| 8. MISURE ATTUATIVE DISCENDENTI DAL PIANO DI PRONTO INTERVENTO PER LA DIFESA DEL MARE E DELLE ZONE COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI CAUSATI DA INCIDENTI | pag. 15 |
| 9. OBBLIGO DI RAPPORTAZIONE/SEGNALAZIONE | pag. 16 |
| 10. MEZZI E STRUTTURE DEL MATTM | pag. 16 |
| 11. RISPOSTA NEI PORTI | pag. 17 |
| 12. ACCOGLIENZA DI NAVI CHE NECESSITANO DI ASSISTENZA | pag. 17 |
| 13. ATTIVITA' DI PREVENZIONE E MONITORAGGIO | pag. 17 |
| 14. ESERCITAZIONI PERIODICHE E FORMAZIONE | pag. 17 |
| 15. INQUINAMENTO DERIVANTE DA INCIDENTI MARITTIMI COINVOLGENTI SOSTANZE PERICOLOSE TOSSICO NOCIVE (HNS) | pag. 18 |
| 16. AGGIORNAMENTI E VARIAZIONI | pag. 19 |

| | |
|--|---------|
| APPENDICE 1 – MESSAGGISTICA E MODULISTICA | pag. 20 |
| Annesso ALFA | pag. 20 |
| Annesso BRAVO | pag. 21 |
| Annesso CHARLIE | pag. 26 |
| Annesso DELTA | pag. 27 |
| Annesso ECHO | pag. 28 |
| Annesso FOXTROT | pag. 29 |
| Annesso GOLF | pag. 31 |
| Annesso HOTEL | pag. 32 |
| Annesso INDIA | pag. 42 |
| Annesso JULIET | pag. 43 |
| | |
| APPENDICE 2 – PREVENZIONE E MONITORAGGIO | pag. 46 |
| APPENDICE 3 – SERVIZI DI INFORMAZIONE INTERNAZIONALI IN CASO DI INQUINAMENTO DA SOSTANZE TOSSICO – NOCIVE (HNS) | pag. 47 |