

01 Maggio 2009

## **“POLITICA VOLONTARIA DI DIVULGAZIONE DEI CRIMINI AMBIENTALI” EMESSA DALLA UNITED STATES COAST GUARD – INCENTIVI PER GLI ARMATORI**

### *The Coast Guard's New Environmental Crimes Voluntary Disclosure Policy: Incentive for Compliance*

Le navi che effettuano scali nei porti statunitensi sono frequentemente soggette a verifiche da parte degli ispettori della USCG. Tali verifiche riguardano sia gli aspetti di sicurezza e security, sia quelli ambientali. Da notare che molto frequentemente, le ispezioni sono eseguite da gruppi di Ufficiali (inspection Team) che includono ufficiali con esperienza di ufficiali di macchina.

Ogni anno la USCG ispeziona circa 10.000 navi su un totale di circa 80.000 approdi (dati del 2006-2007). Le navi fermate ogni anno per motivi di sicurezza e prevenzione inquinamento nei due anni risulta 130 (valore medio).

Al di fuori delle ispezioni, bisogna tenere presente che dal Novembre 2007 la USCG promuove la denuncia anche anonima di reati di tipo ambientali. In caso di denuncia non anonima anche se effettuata da personale della stessa nave, la USCG premia i delatori con somme importanti (oltre metà della multa erogata). Infatti alcune violazioni sono state identificate a seguito di denuncia di membri dell'equipaggio che hanno poi contribuito a fornire significative evidenze oggettive in fase di “investigation” da parte della USCG/DOJ.

In caso di violazione di norme ambientali, oltre al fermo della nave, la USCG denuncia i responsabili di bordo e la Compagnia di gestione al dipartimento di Giustizia, per crimini ambientali. Poiché negli USA l'inquinamento delle acque è considerato un crimine molto grave, le conseguenze penali e civili sono altrettanto gravi e possono comportare la prigione (per i responsabili), il risarcimento dei danni ed una multa.

In generale, le parti coinvolte nel procedimento (Compagnia / Defendant e Dipartimento di giustizia / Department of Justice - DoJ), preferiscono patteggiare un accordo processuale (Plea Agreement) che stabilisce gli oneri a carico della Compagnia. Ovviamente, per poter ottenere il patteggiamento, è necessario avvalersi di avvocati statunitensi specialisti in questa materia e pertanto particolarmente costosi.

Tali oneri, in genere, consistono nel pagamento di una multa che ha raggiunto in alcuni casi anche somme superiori a 30 milioni di dollari e l'obbligo di implementare un “Environmental Compliance Program” molto oneroso per un periodo che va dai 3 ai 4 anni a seconda dell'entità della violazione ambientale riscontrata.

Le cifre rilevanti in gioco, dovrebbero indurre le Compagnie a mettere in atto azioni che prevengano, per quanto possibile, il determinarsi di tali situazioni in quanto una violazione potrebbe avere effetti devastanti per la stessa sopravvivenza della Compagnia.

Questa scelta oltre a creare le condizioni per evitare che tali situazioni possano manifestarsi sulle navi gestite, rende possibile utilizzare la speciale protezione fornita da una Politica della USCG entrata in vigore nel 2007 e che è denominata “**Politica Volontaria di Divulgazione dei Crimini Ambientali**”. L’implementazione volontaria di tale politica, può infatti consentire di evitare la denuncia penale.

In questi casi dove un Armatore, Operatore o Ship-Manager comunica immediatamente un rapporto volontario di una violazione della Marpol alla USCG, la USCG **NON** raccomanderà il procedimento penale della Compagnia al DoJ, previsto che i seguenti criteri siano stati soddisfatti :

- La violazione debba essere stata scoperta e riportata, prima, che la USCG e/o altra Autorità abbia scoperto la violazione;
- La violazione sia riportata per iscritto entro 21 giorni dall’accaduto;
- La violazione non sia precedentemente accaduta a bordo della stessa nave entro i 3 anni, o entro i 5 anni a bordo di un’altra nave della flotta.

In aggiunta a quanto sopra, la Compagnia che riporta la violazione alla USCG secondo la “**Politica Volontaria di Divulgazione dei Crimini Ambientali**” **DEVE** già aver implementato gli stessi processi, politiche e procedure che sarebbero stati richiesti di sviluppare ed implementare, alla Compagnia soggetta ad un ECP.

Qui di seguito i requisiti richiesti da un ECP:

- Una politica ambientale che proibisce in modo esplicito questo tipo di violazioni;
- Un chiaro Sistema di Gestione Ambientale (EMS) che identifichi chiaramente responsabilità, processi, procedure ambientale sia per il personale di terra sia marittimo;
- Un sistema di Audit che include audit di terza parte per monitorare e far mettere in pratica la politica, le procedure e le prassi della Compagnia;
- Azioni Correttive che gestiscano prontamente ogni eventuale non-conformità;

In pratica, se le condizioni previste da tale politica saranno rispettate, la USCG può esercitare la propria discrezionalità e rinunciare ad effettuare un rapporto al DoJ per l’azione penale. Deve essere ben chiaro che l’implementazione della “politica” rappresenta uno sviluppo positivo ma non una panacea, in quanto il DoJ può ancora scegliere di perseguire i crimini ambientali senza il rapporto della USCG. Inoltre, la USCG può ancora decidere di denunciare singoli dirigenti e impiegati. Resta tuttavia il fatto che, nel caso in cui un armatore/operatore/manager riporti volontariamente alla USCG una violazione alla Marpol, la USCG non proporrà una azione penale contro la Compagnia, purché siano rispettate le condizioni stabilite dalla suddetta politica.

La Compagnia che decide l’applicazione della “politica di divulgazione dei crimini ambientali” e l’applicazione di un Environmental Compliance Program (ECP) potrà pertanto usufruire dei seguenti vantaggi:

- Migliore protezione economica della Compagnia;
- Maggiore visibilità nei confronti dei Clienti;
- Miglioramento della consapevolezza degli aspetti ambientale a terra e a bordo;
- Formazione del personale attraverso la redazione di efficaci programmi di addestramento;
- Valutazione tecnica degli impianti (sentina, servizi generali, OWS, morchie) applicando i principi dell’ECP;
- Controllo degli impianti ambientali di bordo delle navi interessate (interconnessione tra impianti, flange cieche, branchetti fuori legge, taratura e controllo dell’OMC, sistema dei sigilli, utilizzo di pompe e manichette portatili ecc.);



- Controllo della corretta registrazione dell'ORB e verifica congruenza delle diverse registrazioni.

## Conclusioni

L'implementazione formale della "Environmental Crimes Voluntary Disclosure Policy" è significativa per quelle Compagnie che riconoscono nella conformità alle norme, in particolare a quelle ambientali, un loro "modus operandi" e pertanto un ECP più restrittivo in atto può essere ora considerato un vantaggio.

Il suggerimento di un Consulente dovrebbe essere preso in considerazione per verificare se il proprio Sistema di Gestione soddisfi i requisiti della Politica della USCG, per confermare in anticipo che la divulgazione soddisfi i requisiti della Politica della USCG.

Questo approccio potrà assicurare che la Compagnia e i suoi dipendenti possano essere protetti nel migliore dei modi, quando le potenziali violazioni ambientali saranno comunicate alla USCG.

ECM EUROPE srl ha preparato ed assistito varie Compagnie di Navigazione in Europa nell'implementazione di Sistemi di Gestione Ambientale (EMS/CP) come richiesto dalla USCG e USDOJ.

ECM EUROPE srl conduce audit in Ufficio e a bordo di navi per conto della USCG/USDOJ secondo le istruzioni impartite dalla ECM Maritime Services, LLC.

ECM EUROPE srl può fornire le seguenti attività di consulenza:

- Valutazione delle pratiche ambientali in atto in Società e sulle navi (Gap Analysis);
- Sviluppo del Sistema di gestione ambientale (procedure ambientali);
- Esecuzione di Audit Ambientali di Terza parte a terra e a bordo delle navi;
- Addestramento e familiarizzazione per il personale di bordo e di terra.

Restiamo a disposizione per un colloquio con un nostro tecnico che potrà fornire altre informazioni sull'argomento e, successivamente, fornire un preventivo per le attività che sceglierete di affidare alla nostra consulenza.

In attesa di un cortese riscontro porgiamo,

Distinti saluti

Bruno Di Lascio  
ECM EUROPE Srl  
[Bruno.dilascio@ecmeurope.net](mailto:Bruno.dilascio@ecmeurope.net)



Fonti utili:

Department of Justice- list of ECP cases:

[http://searchjustice.usdoj.gov/search?q=marpol+violations&sort=date%3AD%3AL%3Ad1&output=xml\\_no\\_dtd&ie=iso-8859-1&oe=UTF-8&client=default\\_frontend&proxystylesheet=default\\_frontend&site=default\\_collection](http://searchjustice.usdoj.gov/search?q=marpol+violations&sort=date%3AD%3AL%3Ad1&output=xml_no_dtd&ie=iso-8859-1&oe=UTF-8&client=default_frontend&proxystylesheet=default_frontend&site=default_collection)

USCG <http://www.uscg.mil/foia/docs/CH-4%20Appendix%20V.pdf>

NEPIA <http://195.173.17.24/news/print.php?id=700&channel=12>

UK P&I <http://www.ukpandi.com/UKPandi/infopool.nsf/HTML/LPBulletin555>

International Shipping Federation (ISF) [www.marisec.org/environmental-compliance](http://www.marisec.org/environmental-compliance).