

ECM e P.L. Ferrari spiegano agli armatori le leggi americane sull'inquinamento

Si è svolto a Genova il convegno "Maritime Environmental Compliance & the US Perspective"

'Investigate-Criminalize-Prosecute'. Questo lo slogan del convegno "Maritime Environmental Compliance & the US Perspective", organizzato dalla società di consulenza internazionale ECM Maritime Services LLC, in collaborazione con P.L. Ferrari, che ha prestato la sua sede genovese all'evento. Scopo del seminario, a cui hanno partecipato una cinquantina di *executives* tra armatori e shipmanager, è stato quello di fornire una panoramica sulla complessa e severa normativa vigente negli Stati Uniti in tema di inquinamento marittimo.



Alla presenza di Michael Minogue e Nishit Kapoor, rispettivamente President/CEO e Vice President di ECM, coadiuvati da Massimiliano Villa in rappresentanza del padrone di casa P.L. Ferrari, sono intervenuti Michael G. Chalos, avvocato marittimista che ha assistito decine di armatori in casi di violazioni ambientali negli Stati Uniti, ed il Syndicate Director David Roberts di Charles Taylor (Standard P&I Club), che ha passato in rassegna le principali caratteristiche dell'Act to Prevent Pollution from Ships (APPS), la legge americana che traduce nell'ordinamento USA le direttive della convenzione internazionale MARPOL (divisa in sei capitoli denominati 'Annex', è entrata in vigore nel 1978 e nel 2005 è stata ratificata da oltre 130 paesi).

Negli Stati Uniti, che recentemente hanno

adottato anche il sesto Annex – relativo alle emissioni atmosferiche – vige da tempo la 'linea dura' nell'applicazione della MARPOL (acronimo di MARitime POLLutions): in caso di gravi violazioni della MARPOL/APPS, oltre al fermo della nave, la US Coast Guard 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 reato molto grave, le conseguenze penali e civili possono comportare il risarcimento dei danni, una multa e la prigione per i responsabili.

In generale, le parti coinvolte nel procedimento (compagnia/defendant e Dipartimento di Giustizia), preferiscono quindi patteggiare un accordo processuale (Plea Agreement) che stabilisca gli oneri a carico della compagnia.

Tali oneri solitamente consistono nel pagamento di un'ammenda – che ha raggiunto in alcuni casi anche somme superiori a 30 milioni di dollari – e nell'obbligo di implementare un Environmental Compliance Program molto oneroso, per un periodo variabile da 3 a 5 anni a seconda dell'entità della violazione ambientale riscontrata.

Date le cifre rilevanti in gioco – hanno sottolineato i rappresentanti di ECM – le compagnie dovrebbero mettere in atto azioni che prevenivano, per quanto possibile, il determinarsi di tali situazioni, potenzialmente devastanti per la loro stessa sopravvivenza.

Unico modo per evitare l'osservazione coatta dell'ECP – ha spiegato Nishit Kapoor nel suo intervento – è quello di adottare volontariamente un Environmental Management System/Compliance Program (EMS/CP). Dotandosi di questo sistema, pratica per cui ECM fornisce ai suoi clienti apposita consulenza, gli armatori colti a trasgredire le norme non verranno segnalati al Dipartimento di Giustizia,



evitando quindi la lunga e complessa trafila dell'Environmental Compliance Plan.

Questa scelta rende, inoltre, possibile sfruttare la speciale protezione offerta dalla "Politica Volontaria di Divulgazione dei Crimini Ambientali", emanata dalla Coast Guard nel 2007, che può evitare alle compagnie la denuncia penale.

"Il riscontro dei partecipanti è stato molto positivo – ha commentato a conclusione dei lavori il presidente di ECM Minogue – e stiamo valutando la possibilità di organizzare altri convegni di questo tipo, fondamentali per illustrare agli operatori normative complesse come quelle relative alle tematiche ambientali. Il prossimo potrebbe essere già a settembre, in Giappone".

ECM, fondata nel 1990, ha la sua sede principale a Norwalk, Connecticut, e dal 2005 è attiva anche in Europa tramite l'agente di rappresentanza ECM Europe Srl, che ha da poco inaugurato i nuovi uffici romani presso il Porto Turistico di Ostia. Fornisce ai suoi clienti assistenza operativa nell'implementazione degli Environmental Management System e consulenza nell'interpretazione delle innumerevoli e spesso complesse novità normative in materia ambientale. "La mancanza di una corretta informazione sugli obblighi legali vigenti nei paesi in cui si opera – aggiunge infatti Minogue – è spesso una delle principali cause di infrazione".

Francesco Bottino

Cambio della Guardia (Costiera)

Ferdinando Lolli è stato promosso a Roma, mentre Felicio Angrisano prenderà il suo posto sotto la Lanterna

Girandola di cambi al vertice del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Venerdì scorso si è tenuto a Roma il passaggio di consegne della Direzione Marittima della Liguria e della Capitaneria di Porto di Genova fra l'Ammiraglio Ferdinando LOLLI e il Contrammiraglio Felicio Angrisano.

Lolli lascia il capoluogo ligure dopo 3 anni e mezzo di intensa attività, per assumere l'incarico di Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto nella capitale. Occuperà dunque la poltrona che gli viene lasciata in eredità dall'Ammiraglio Raimondo Pollastrini, costretto ad abdicare per sopraggiunti limiti d'età.

Ferdinando Lolli prima di arrivare a Genova ricopriva l'incarico di Capo Reparto Ricerca e Sviluppo presso il Comando Generale di Roma e ancora prima (fino al 1 maggio 2005) era stato responsabile della programmazione e condotta operativa di mezzi aeronavali (circa 300), sistemi e reti di comunicazione nel settore delle pianificazioni e delle operazioni. Nel comparto specificamente riferito al traffico marittimo, Lolli ha gestito in prima persona il contratto per la implementazione del sistema nazionale per il Controllo del Traffico Marittimo (VTS – Vessel Traffic Services).

Il suo posto a Genova viene preso dal Contrammiraglio Felicio Angrisano, proveniente dal Comando Generale di Roma, dove ha rivestito l'incarico di Capo

del 2° Reparto (Affari giuridici e Servizi d'Istituto). Nato a Torre Annunziata l'1 novembre 1950, Angrisano, dopo aver conseguito la laurea in giurisprudenza a Napoli e aver svolto un anno di tirocinio legale presso il foro di Milano, è entrato nel Corpo delle Capitanerie di porto nell'ottobre del 1975, quale Ufficiale a nomina diretta, con il grado di Sottotenente di vascello (CP) ruolo normale.

Dopo aver navigato su Nave Intrepido e su unità della Marina mercantile, è stato destinato al comando della Capitaneria di porto di Castellammare di Stabia,



quale Capo delle Sezioni Inquinamento marino e Demanio. Dopo aver svolto il periodo di comando nel grado di Tenente di vascello presso l'Ufficio circondariale marittimo di Termoli (1985-1987), è stato destinato presso la Capitaneria di Porto di Brindisi, ove ha ricoperto, dal 1987 al 1995, l'incarico di Capo delle Sezioni Tecnica ed Operativa. Nel mese di giugno dello scorso anno Angrisano era stato nominato, per breve tempo, Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Bari.

N.C.