

PROTOCOLLO DEL 1997 DI EMENDAMENTO DELLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DOVUTO A NAVI DEL 1973, COME MODIFICATA DAL RELATIVO PROTOCOLLO DEL 1978

LE PARTI AL PRESENTE PROTOCOLLO ,

ESSENDO Parti del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi.

RICONOSCENDO il bisogno di prevenire e controllare l'inquinamento atmosferico proveniente dalle navi ,

RICORDANDO il Principio 15 della Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo che richiede l'applicazione di un approccio cautelare

CONSIDERANDO che tale obiettivo potrebbe essere conseguito al meglio per mezzo della conclusione di un Protocollo del 1997, di emendamento della Convenzione Internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento da navi del 1973, come modificato dal relativo Protocollo del 1978.

Hanno convenuto quanto segue :

Articolo 1

Strumento da emendare

Lo strumento che il presente Protocollo emenda è la Convenzione Internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento proveniente dalle navi, come modificato dal relativo Protocollo del 1978 (cui si fa riferimento in appresso con il termine "la Convenzione ")

Articolo 2

Aggiunta dell'allegato VI alla Convenzione

E' aggiunto il Regolamento intitolato Allegato 6 per la prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi , il cui testo è inserito nell'allegato al presente Protocollo.

Articolo 3

Obblighi generali

1 La Convenzione ed il presente Protocollo, in quanto Parti del presente Protocollo , saranno lette ed interpretate insieme come un unico strumento.

Ogni riferimento al presente Protocollo costituisce al contempo un riferimento al relativo Allegato.

Articolo 4

Procedura di emendamento

Nell'applicare l'articolo 16 della Convenzione ad un emendamento all'Allegato VI ed alle sue appendici , il riferimento ad una "Parte alla Convenzione" sarà considerato riferirsi ad una Parte vincolata da tale Allegato.

CLAUSOLE FINALI

Articolo 5

Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione

1 Il presente Protocollo sarà aperto alla firma presso il Quartier Generale dell'Organizzazione Marittima internazionale (di seguito denominata "l'Organizzazione ") dal 1 gennaio 1998 fino al 31 dicembre 1998 e rimarrà successivamente aperto per l'adesione. Solo gli Stati contraenti del Protocollo del 1978 relativi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento proveniente dalle navi , del 1973 (di seguito denominato " Protocollo del 1978 ") possono divenire Parti del presente Protocollo mediante:

- (a) firma senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione , oppure
- (b) firma, soggetta alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione ; oppure
- (c) adesione .

2 La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione saranno effettuate mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario Generale dell'Organizzazione (di seguito denominato " Segretario Generale)

Articolo 6

Entrata in vigore

1 Il presente Protocollo entrerà in vigore dodici mesi dopo la data in cui non meno di quindici Stati le cui flotte mercantili combinate costituiscono almeno il 50 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale , sono divenute Parti di detto Protocollo in conformità all'articolo 5 del presente Protocollo.

2 Ogni strumento di ratifica, di accettazione , di approvazione o di adesione depositato dopo la data in cui il presente Protocollo entra in vigore avrà effetto tre mesi dopo la data del deposito.

3 A decorrere dalla data in cui si considera che un emendamento al presente Protocollo è stato accettato in conformità all'articolo 16 della Convenzione ogni strumento di ratifica , di accettazione, di approvazione o di adesione depositato si applicherà al presente Protocollo come emendato

Articolo 7

Denuncia

1 Il presente Protocollo può essere denunciato da qualsiasi Parte al presente Protocollo in qualsiasi momento dopo la scadenza di un periodo di cinque anni a decorrere dalla data in cui il Protocollo entra in vigore per tale Parte.

2 La denuncia sarà effettuata mediante il deposito di uno strumento di denuncia da presso il Segretario Generale.

- 3 Ogni denuncia avrà effetto dodici mesi dopo la ricezione della notifica da parte del Segretario Generale o dopo la scadenza di qualsiasi altro periodo più lungo eventualmente indicato nella notifica.
- 4 Si considererà che una denuncia del Protocollo del 1978, in conformità all'articolo VII dello stesso, include una denuncia del presente Protocollo conformemente al presente articolo. Tale denuncia avrà effetto alla data in cui la denuncia del Protocollo del 1978 ha effetto in conformità all'articolo VII di detto Protocollo.

Articolo 8

Depositario

- 1 Il presente Protocollo sarà depositato presso il Segretario Generale (di seguito denominato come "Depositario").
- 2 Il Depositario :
- (a) informerà gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito riguardo a:
 - (i) ogni nuova firma o deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, nonché della loro data ;
 - ii) la data di entrata in vigore del presente Protocollo; e
 - iii) il deposito di qualsiasi strumento di denuncia del presente Protocollo, insieme alla data in cui è stato ricevuto ed alla data in cui la denuncia ha effetto; e
 - (b) trasmetterà copie certificate conformi del presente Protocollo a tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito .
- 3 Non appena il presente Protocollo entra in vigore, una copia certificata conforme dello stesso sarà trasmessa dal Depositario al Segretariato delle Nazioni Unite per la sua registrazione e pubblicazione, in conformità all'Articolo 102 dello Statuto delle Nazioni Unite.

Articolo 9

Lingue

Il presente Protocollo è redatto in un unico esemplare in lingua araba, cinese, francese, inglese, russa e spagnola, ciascun testo essendo ugualmente autentico.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO A LONDRA il 26 settembre 1997.

Traduzione non ufficiale*Allegato VI DI MARPOL 73/78***REGOLAMENTI PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO
ATMOSFERICO DOVUTO ALLE NAVI**

*Capitolo 1 - GENERALITA'***Regola 1***Applicazione*

Le disposizioni del presente Allegato si applicano a tutte le navi, salvo quanto diversamente previsto nelle regole 3.5.6, 13.15, 18 e 19 del presente Allegato.

Regola 2*Definizioni*

- ai fini del presente Allegato:
- *per stadio analogo di costruzione* s'intende lo stadio in cui:
 - (a) ha inizio una costruzione identificabile con una nave specifica; e
 - (b) l'assemblaggio di detta nave ha avuto inizio con almeno 50 tonnellate, o l'uno per cento della massa stimata di tutto il materiale strutturale, a seconda di quello che è inferiore
- (2) *per approvvigionamento continuo* s'intende il processo con cui i rifiuti vengono introdotti in una camera di combustione senza assistenza umana mentre l'inceneritore è in condizioni operative normali e la temperatura operativa della camera di combustione oscilla fra 850° e 1200°C.
- (3) *per emissione* s'intende la fuoriuscita di sostanze soggette al controllo di questo Allegato provenienti da navi nell'atmosfera o in mare.
- (4) *Per nuovi impianti*, in relazione alla regola 12 del presente Allegato, s'intende l'installazione di sistemi, attrezzature, ivi compresi nuovi apparecchi portatili anti-incendio o altri materiali, successivamente alla data in cui il presente Allegato entra in vigore, escludendo le riparazioni o la ricarica di sistemi già installati, di attrezzature, di materiale isolante o di altro materiale, o la ricarica di unità portatili antincendio.
- (5) *Per Codice tecnico Nox* s'intende il Codice tecnico sul controllo delle emissioni di ossidi di nitrogeno provenienti da turbine marine diesel adottate dalla risoluzione 2 della Conferenza, come eventualmente emendati dall'Organizzazione, a patto che tali emendamenti siano adottati e che entrino in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo 16 della presente Convenzione relative alle procedure di emendamento applicabili ad un'appendice dell'Allegato.
- (6) *Per sostanze che esauriscono l'ozono*, s'intendono le sostanze controllate definite al paragrafo 4 dell'articolo 1 del Protocollo di Montreal sulle sostanze che impoveriscono lo strato di ozono, 1987, elencate agli Allegati A, B, C o E di detto Protocollo, in vigore al momento dell'applicazione o dell'interpretazione del presente Allegato.

- *Le sostanze che impoveriscono l'ozono* e che possono trovarsi a bordo di navi includono, senza limitarsi:
 - Halon 1211 Bromoclorodifluorometano
 - Halon 1201 Bromotrifluorometano
 - Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (anche designato come Halon 114B2).
 - CFC-11 Triclorofluorometano
 - CFC12 Diclorodifluorometano
 - CFC113 1,1,2-Tricloro-1,2,2 trifluoroetano
 - CFC114 1,2-Dicloro-1,1, 2,2-tetrafluoroetano
 - CFC-115 Cbropentafluoroetano.
- (7) *Per liquidi di scolo* s'intende la morchia prodotta dai carburanti o dai separatori di olii lubrificanti, i rifiuti di olii lubrificanti derivanti dalle principali attrezzature o dal macchinario ausiliario, oppure l'olio di scarto proveniente dai separatori per le acque di sentina, attrezzature per il filtraggio dell'olio, ripiani per lo sgocciolamento.
- (8) *Per incenerimento a bordo della nave* s'intende l'incenerimento di rifiuti o di altre materie a bordo di una nave, se tali rifiuti o altre materie sono state generate durante la normale attività di tale nave.
- (9) *Per inceneritore a bordo di una nave* s'intende una struttura della nave designata principalmente a scopo d'incenerimento.
- (10) *Per nave costruite* s'intendono gli scafi che sono stati assemblati o che sono in una fase simile di costruzione.
- (11) *Per area di controllo delle emissioni Sox* s'intende un'area in cui è richiesta l'adozione di particolari misure obbligatorie per le emissioni SOx provenienti da navi al fine di prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento atmosferico dovuto a Sox ed i relativi impatti negativi previsti a terra e su zone marine. Il controllo delle aree di emissioni includerà quelli elencati alla regola 14 del presente Allegato.
- (12) *Per tanker* s'intende un serbatoio per il carburante come definito alla regola 1(4) dell'Allegato I o un serbatoio chimico come definito nella regola 1(1) dell'Allegato II della presente Convenzione.
- (13) *Per Protocollo del 1997* s'intende Protocollo del 1997 di emendamento della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi del 1973 come emendato dal relativo Protocollo del 1978

Regola 3

Eccezioni generali

Le Regole del presente Allegato non si applicano a

- (a) qualsiasi emissione necessaria allo scopo di assicurare la sicurezza di una nave o il salvataggio di vite umane in mare; oppure
- (b) qualsiasi emissione risultante da danni ad una nave o alle sue attrezzature;

(i) purché tutte le precauzioni ragionevoli siano state prese dopo che il danno è avvenuto o dopo la scoperta dell'emissione al fine di prevenire o di minimizzare l'emissione; e

(ii) salvo se il proprietario o il capitano hanno agito nell'intento di causare un danno, o con imprudenza, essendo consapevoli che un danno ne risulterebbe probabilmente.

Regola 4

Equivalenti

- (1) L'Amministrazione può autorizzare l'installazione in una nave di impianti, materiali, apparecchi, dispositivi o apparati come alternativa a quanto richiesto dal presente allegato, se tali impianti, materiali, dispositivi o apparati sono almeno altrettanto efficaci di quelli richiesti dal presente Allegato.
- (2) L'Amministrazione che autorizza un impianto, materiali, dispositivi o apparati in alternativa a quanto previsto dal presente Allegato, comunicherà all'Organizzazione, affinché siano trasmessi alle Parti della presente Convenzione, i relativi particolari, per loro informazione e in vista di ogni azione appropriata, se del caso.

Capitolo II- Controlli, certificazione e mezzi di controllo

Regola 5

Controlli ed ispezioni

- (1) Ciascuna nave di 400 tonnellate lorde o più, e tutte le attrezzature di trivellazione fissa e galleggiante ed altre piattaforme saranno sottoposte ai controlli di seguito specificati:
 - (a) un controllo iniziale prima che la nave sia immessa in servizio o prima che il certificato richiesto secondo la regola 6 del presente Allegato sia rilasciato per la prima volta. Il controllo sarà tale da garantire che le attrezzature, i sistemi, i dispositivi ed i materiali siano pienamente conformi ai requisiti applicabili del presente Allegato;
 - (b) controlli periodici ad intervalli specificati dall'Amministrazione che non eccedano cinque anni e che siano tali da garantire che le attrezzature ed i dispositivi siano pienamente conformi ai requisiti del presente Allegato; e

© come minimo, un controllo intermedio durante il periodo di validità del certificato, tale da assicurare che le attrezzature ed i dispositivi siano pienamente conformi alle attrezzature del presente allegato ed in buone condizioni di funzionamento. Qualora un solo di questi controlli intermedi sia effettuato nel periodo di validità di un singolo certificato, e laddove il periodo del certificato superi 2 anni e mezzo, esso avrà luogo entro sei mesi prima o dopo la metà della data del periodo di validità del certificato. Tali controlli intermedi saranno convalidati sul certificato rilasciato conformemente alla regola 6 del presente Allegato.
- (2) Trattandosi di navi di stazza inferiore a 400 tonnellate lorde, l'Amministrazione può prendere misure appropriate per garantire che le disposizioni applicabili del presente Allegato siano rispettate
- (3) I controlli delle navi per quanto riguarda l'osservanza delle disposizioni del presente Allegato saranno effettuati dai funzionari dell'Amministrazione. Tuttavia l'Amministrazione può incaricare dei controlli sia gli ispettori a tal fine designati, sia le organizzazioni riconosciute da detta Amministrazione. Queste organizzazioni dovranno attenersi

alle direttive adottate dall'Organizzazione¹ In tutti i casi, l'Amministrazione interessata dovrà garantire pienamente la completezza e l'efficienza del controllo.

- (4) Il controllo dei motori e delle attrezzature ai fini della loro conformità alla regola 13 del presente Allegato sarà effettuato conformemente al Codice Tecnico Nox.
- (5) L'Amministrazione prenderà provvedimenti affinché ispezioni non previste possano comunque essere effettuate durante il periodo di validità del certificato. Queste ispezioni dovranno assicurare che le attrezzature rimangano, sotto tutti gli aspetti, soddisfacenti per il servizio al quale esse sono destinate. Tali ispezioni possono essere effettuate dai servizi ispettivi, da controllori designati, da organizzazioni riconosciute o da altre Parti, su richiesta dell'Amministrazione. Qualora l'Amministrazione, in base alle disposizioni del paragrafo (1) della presente regola, istituisca controlli annuali obbligatori, le ispezioni non previste di cui sopra non saranno obbligatorie.
- (6) Quando un ispettore designato, o un'organizzazione riconosciuta, determina che lo stato delle attrezzature non corrisponde sostanzialmente ai dati del certificato, essi si accertano che una misura correttiva sia presa, notificando in tempo utile l'Amministrazione. Se nessuna misura correttiva viene presa, il certificato sarà ritirato dall'Amministrazione. Se la nave si trova nel porto di un'altra Parte, le autorità portuali interessate saranno altresì immediatamente notificate. Quando un funzionario dell'Amministrazione, un ispettore designato o un'organizzazione, hanno notificato le autorità competenti dello Stato del porto, il Governo dello Stato del porto in questione fornirà a tale funzionario, ispettore o organizzazione, tutta l'assistenza necessaria per adempiere ai loro obblighi in conformità alla presente regola.
- (7) Le attrezzature saranno oggetto di manutenzione affinché siano conformi alle norme del presente Allegato e nessun cambiamento sarà apportato alle attrezzature, ai sistemi, agli impianti, ai dispositivi o al materiale che è oggetto del controllo, senza l'approvazione formale dell'Amministrazione. È consentita una diretta sostituzione di tali impianti e attrezzature con attrezzature ed impianti conformi alle disposizioni del presente Allegato.
- (8) Ogni qualvolta un incidente avvenga ad una nave, oppure emerga una difettosità che altera sostanzialmente l'efficienza o la completezza delle sue attrezzature previste dal presente Allegato, il comandante o il proprietario farà rapporto il prima possibile all'Amministrazione, ad un ispettore designato o ad un'organizzazione riconosciuta, responsabile del rilascio del certificato pertinente.

Regola 6

Rilascio del Certificato Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico.

- (1) Sarà rilasciato, a seguito di un'ispezione in conformità alle disposizioni della regola 5 del presente Allegato, un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico a:
 - (a) qualsiasi nave avente una stazza di 400 tonnellate lorde o più, che intraprende viaggi verso porti o terminal offshore sotto la giurisdizione di altre Parti; e
 - (b) alle piattaforme e attrezzature di trivellazione che intraprendono viaggi verso acque sotto la sovranità o la giurisdizione di altre Parti del Protocollo del 1997.

¹ Per riferimento alle direttive per l'autorizzazione di organizzazioni che agiscono per conto dell'Amministrazione, adottate dall'Organizzazione con la risoluzione A.739(18) e le Specificazioni del controllo e le funzioni di certificazione delle organizzazioni riconosciute che agiscono per conto dell'Amministrazione, adottate dall'Organizzazione con la risoluzione A.789(19).

- (2) Le navi costruite prima della data di entrata in vigore del Protocollo del 1997 saranno immesse in servizio con un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico conformemente al paragrafo (1) di questa regola, non più tardi del primo bacino di carenaggio dopo l'entrata in vigore del Protocollo del 1997, ma comunque non oltre tre anni dopo l'entrata in vigore del Protocollo del 1997.
- (3) Questo Certificato sarà rilasciato sia dall'Amministrazione o da qualsiasi persona o organizzazione debitamente autorizzata. In ogni caso, l'Amministrazione si assume piena responsabilità per il Certificato.

Regola 7

Rilascio di un certificato da parte di un altro Governo

- (1) Il Governo di una Parte al Protocollo del 1997 può, a richiesta dell'Amministrazione, far sì che tale nave sia ispezionata e, se essa ritiene che le disposizioni del presente Allegato sono soddisfatte, rilasciare alla nave, o autorizzare il rilascio di un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico, alla nave in conformità al presente Allegato.
- (2) Una copia del Certificato ed una copia del rapporto d'ispezione saranno trasmessi al più presto all'Amministrazione richiedente.
- (3) Il certificato così rilasciato conterrà una dichiarazione nel senso che è stato rilasciato su richiesta dell'Amministrazione, che avrà la stessa valenza e riceverà lo stesso riconoscimento di un Certificato rilasciato ai sensi della regola 6 del presente Allegato.
- (4) Nessun Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico sarà rilasciato ad una nave la quale ha diritto di battere la bandiera di uno Stato che non è Parte al Protocollo del 1997.

Regola 8

Modello del Certificato

Il Certificato Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico sarà redatto in una lingua ufficiale del paese che lo rilascia, in una forma corrispondente al modello dell'appendice I del presente Allegato. Se la lingua utilizzata non è il francese, l'inglese o lo spagnolo, il testo dovrà includere una traduzione in una di queste lingue.

Regola 9

Durata e validità del Certificato

- (1) Un Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento atmosferico sarà rilasciato per un periodo specificato dall'Amministrazione che non dovrà eccedere cinque anni a decorrere dalla data del rilascio.
- (2) Nessuna proroga del periodo quinquennale di validità del Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento atmosferico sarà consentita, tranne che in conformità al paragrafo (3).
- (3) Se la nave, nel momento in cui scade il Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento atmosferico, non è in un porto dello Stato di cui è abilitata a battere bandiera o nel quale dovrà essere ispezionata, l'Amministrazione può prorogare il Certificato per un ulteriore periodo non superiore a cinque mesi. Tale proroga sarà concessa unicamente al fine di permettere alla nave di completare il suo viaggio verso lo Stato di cui è abilitata a battere bandiera o nel quale essa deve essere ispezionata e

solo in casi in cui sembri idoneo e ragionevole fare ciò. Dopo il suo arrivo nello Stato di cui è abilitata a battere la bandiera, o nel quale deve essere ispezionata, la nave non avrà diritto, in forza di tale proroga di lasciare il porto o lo Stato se non ha ottenuto un nuovo Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento atmosferico.

- (4) Un Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento atmosferico cessa di essere valido in una qualsiasi delle seguenti circostanze:
- (a) quando le ispezioni ed i controlli non sono effettuati entro i periodi specificati secondo la regola 5 del presente allegato;
- (b) se sono state apportate alterazioni significative alle attrezzature, ai sistemi, agli impianti, ai dispositivi o al materiale al quale il presente Allegato si applica senza un'approvazione formale dell'Amministrazione, tranne la diretta sostituzione di tali attrezzature o impianti con altre attrezzature o impianti conformi ai requisiti del presente Allegato. Ai fini della Regola 13, per alterazione significativa s'intende ogni cambiamento o aggiustamento al sistema, agli impianti o alla collocazione di un motore diesel che fa sì che i limiti dell'ossido di nitrogeno applicati a tale motore non siano più conformi; oppure.
- © al momento del trasferimento della nave alla bandiera di un altro Stato. Un nuovo Certificato sarà rilasciato solo quando il Governo che rilascia il nuovo Certificato ritiene che la nave è pienamente conforme ai requisiti della regola 5 del presente Allegato. Nel caso di un trasferimento fra Parti, e se richiesto entro tre mesi dopo che il trasferimento è avvenuto, il Governo della Parte di cui la nave aveva in precedenza titolo di battere la bandiera, trasmetterà al più presto all'Amministrazione dell'altra Parte una copia del Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento atmosferico, trasportato dalla nave prima del trasferimento e, ove disponibili, copie dei rapporti d'ispezione rilevanti.

Regola 10

Controllo dello Stato del porto sui requisiti operativi

- (1) Una nave, quando è in porto, o un terminal offshore sotto la giurisdizione di un'altra Parte del Protocollo del 12997, sono soggetti ad ispezioni da parte dei funzionari debitamente autorizzati da detta Parte riguardo ai requisiti operativi secondo il presente Allegato, qualora vi siano giustificati motivi di ritenere che il capitano e l'equipaggio non conoscono le essenziali procedure di bordo della nave, relative alla prevenzione dell'inquinamento atmosferico da parte di navi.
- (2) Nelle circostanze di cui al paragrafo (1) della presente regola, la Parte prenderà tutti i necessari provvedimenti al fine di garantire che la nave non salpi prima che la situazione sia stata ristabilita conformemente ai requisiti del presente Allegato.
- (3) Le procedure relative al controllo dello Stato del porto e stabilite all'articolo 5 della presente Convenzione si applicano alla presente regola.
- (4) Nulla nella presente regola sarà interpretato nel senso di limitare i diritti e gli obblighi di una Parte che effettua controlli sui requisiti operativi specificamente previsti nella presente Convenzione.

Regola 11*Individuazione di violazioni e imposizione coattiva*

- (1) Le Parti al presente allegato cooperano all'individuazione di violazioni ed alla messa in opera coattiva delle disposizioni del presente Allegato, utilizzando tutte le misure appropriate e praticabili d'individuazione e di monitoraggio ambientale, nonché adeguate procedure per la compilazione dei rapporti e la raccolta delle prove.
- (2) Una nave a cui si applica il presente Allegato può, in qualsiasi porto o terminal offshore di una Parte, essere soggetta ad ispezioni da parte di ufficiali nominati o autorizzati da detta Parte, al fine di verificare se la nave ha emesso qualsiasi sostanza prevista dal presente Allegato, in violazione della norma del presente Allegato. Se un'ispezione indica una violazione del presente Allegato, un rapporto sarà trasmesso all'Amministrazione per ogni azione appropriata.
- (3) Ciascuna Parte fornirà all'Amministrazione, se del caso, la prova che la nave ha emesso sostanze coperte dal presente Allegato in violazione delle disposizioni del presente Annesso. Se ciò è fattibile, l'autorità competente della prima Parte notificherà il comandante della nave riguardo alla violazione allegata.
- (4) Nel ricevere tali prove, l'Amministrazione così informata investigherà la questione e potrà chiedere all'altra Parte di fornire altre o migliori prove dell'allegata trasgressione. Se l'Amministrazione ritiene che le prove disponibili sono sufficienti, tanto da consentire d'intentare un processo riguardo alla violazione allegata, essa farà in modo che tale processo sia intentato al più presto e conformemente alla sua legge. L'Amministrazione informerà con sollecitudine la Parte che ha subito la pretesa violazione, nonché l'Organizzazione, circa l'azione legale intentata.
- (5) Una Parte può altresì ispezionare una nave alla quale il presente allegato è applicabile, quando questa nave entra nei porti o nei terminal offshore sotto la sua giurisdizione, se una richiesta d'indagine viene ricevuta da qualsiasi Parte, assieme a prove sufficienti del fatto che la nave ha emesso sostanze coperte dall'Allegato, in qualsiasi luogo, in violazione del presente Allegato. Il rapporto relativo a tali indagini sarà inviato alla Parte che ne fa domanda ed all'Amministrazione, in modo che si possa intentare un'azione appropriata ai sensi della presente Convenzione.
- (6) Il diritto internazionale concernente la prevenzione, la riduzione ed il controllo dell'inquinamento marino dovuto a navi, ivi compreso il diritto relativo alla messa in opera coercitiva ed alle salvaguardie in vigore al momento dell'applicazione o dell'interpretazione del presente Allegato, si applica, *mutatis mutandis*, alle regole ed agli standard stabiliti nel presente Allegato.

*CAPITOLO III- Requisiti per il controllo di emissioni da parte di navi***Regola 12***Sostanze che impoveriscono l'ozono*

- (1) Fatte salve le disposizioni della regola 3, ogni deliberata emissione di sostanze che impoveriscono l'ozono sarà vietata. Le emissioni deliberate includono le emissioni che avvengono durante la manutenzione, le riparazioni o la collocazione di sistemi o di equipaggiamenti, tranne che le emissioni deliberate non includono fuoruscite minime di gas connesse alla cattura o al riciclaggio di una sostanza d'impoverimento dell'ozono. Le emissioni

derivanti da perdite di una sostanza d'impovertimento dell'ozono, a prescindere che le perdite siano deliberate o meno, possono essere regolate dalle Parti al Protocollo del 1997.

(2) I nuovi impianti che contengono sostanze d'impovertimento dell'ozono saranno proibiti su tutte le navi, tranne i nuovi impianti contenenti idroclorofluorocarboni (HCFCs) che sono autorizzati fino al 1 gennaio 2020.

(3) Le sostanze a cui si fa riferimento nella presente regola, e le attrezzature che contengono tali sostanze, saranno consegnate alle strutture ricettive appropriate quando vengono rimosse dalle navi.

Regola 13

Ossidi di Nitrogeno (Nox)

(1) (a) La presente regola si applica a:

(i) ciascun motore diesel con una potenza di sviluppo di oltre 130 kW installato su una nave costruita alla data del 1 gennaio 2000; o dopo; e

(ii) ciascun motore diesel con una potenza sviluppata di oltre 130 kW, che è oggetto di un'importante riconversione alla data del 1 gennaio 2000.

(b) Questa regola non si applica a:

(i) i motori diesel di emergenza, ai motori installati in scialuppe salva vita ed ogni dispositivo o attrezzatura da usare solo in casi di emergenza; e (ii) ai motori installati su navi che intraprendono unicamente viaggi in acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato di cui la nave ha diritto di battere la bandiera, purché tali motori siano soggetti ad una misura di controllo alternativa NOx, stabilita dall'Amministrazione.

© Nonostante le disposizioni del sotto-paragrafo (a) del presente paragrafo, l'Amministrazione può escludere dall'applicazione di questa regola qualsiasi motore diesel installato su di una nave costruita o su una nave che è oggetto di una rilevante riconversione prima della data di entrata in vigore del presente Protocollo, purché la nave intraprenda unicamente viaggi verso i porti o i terminal offshore nell'ambito dello Stato di cui ha diritto di battere la bandiera.

(2) (a) Ai fini della presente regola, per *conversione rilevante* s'intende la modificazione di un motore laddove

(i) il motore è sostituito da un nuova turbina costruita alla data del 1 gennaio 2000, oppure

(ii) è stata apportata alla turbina una modifica sostanziale, come definita nel Codice tecnico Nox, oppure

(iii) il rendimento massimo continuo della turbina è aumentato di oltre il 10%.

(b) L'emissione di Nox risultante dalle modifiche di cui al sotto-paragrafo (a) del presente paragrafo sarà documentata in conformità al Codice Tecnico Nox per approvazione da parte dell'Amministrazione.

(3) (a) fatta salva la disposizione della regola 3 del presente Allegato, è vietato il funzionamento di ogni motore diesel cui si applica la presente regola, tranne quando l'emissione di ossidi di nitrogeno (calcolati come emissione totale avente un peso di NO₂) dal motore rientra nei seguenti limiti:

- (i) 17.0 g/kWh quando n è inferiore a 130 rpm.
- (ii) $45.0 \times n^{-0.2}$ g/kWh quando n è pari a 130 o più, ma inferiore a 2000 rpm
- (iii) 9.8/g/kWh quando n è 2000 rpm o più

laddove n è pari alla velocità stimata del congegno (giri di motore al minuto).

Quando si usa un carburante composto da miscele da idrocarburi derivanti dalla raffineria del petrolio, le procedure per i "test" ed i metodi di misura saranno conformi al Codice tecnico Nox, in considerazione dei cicli di test e dei fattori connessi al peso sottolineati all'appendice II del presente Allegato.

- (b) Nonostante le disposizioni del sub-paragrafo (a) del presente paragrafo, il funzionamento di un motor diesel è consentito quando:
 - (i) un sistema di pulizia dei gas esauriti, approvato dall'Amministrazione in conformità al Codice Tecnico Nox, viene applicato al motore per ridurre le emissioni NOx a bordo, almeno nei limiti specificati al sotto-paragrafo (a), oppure
 - (ii) ogni altro metodo equivalente approvato dall'Amministrazione, il quale tenga conto delle direttive rilevanti che l'Organizzazione deve sviluppare, è applicato per ridurre le emissioni di NOx a bordo, almeno nei limiti specificati nel sotto-paragrafo (a) del presente paragrafo

Regola 14

Ossidi di zolfo (Sox)

Requisiti generali

- (1) Il contenuto di zolfo di qualsiasi carburante utilizzato a bordo di navi non dovrà eccedere 4.5% m/m.
- (2) Il contenuto medio mondiale di zolfo degli olii residui forniti per essere utilizzati a bordo di navi, sarà oggetto di un monitoraggio che tiene conto delle direttive che devono essere sviluppate dall'Organizzazione.

Requisiti nell'ambito delle aree di controllo delle emissioni Sox

- (3) Ai fini della presente regola, le aree per il controllo delle emissioni Sox dovranno includere:
 - (a) l'area del Mar Baltico come definita nella regola 10(1) (b) dell'Allegato I; e
 - (b) ogni altra area marina, ivi comprese le aree portuali, designata dall'Organizzazione in conformità ai criteri ed alle procedure per la designazione di aree di controllo delle emissioni Sox, per quanto riguarda la prevenzione dell'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi di cui all'appendice III del presente Allegato.
- (4) Quando le navi si trovano nell'ambito delle aree di controllo delle emissioni Sox, almeno una delle seguenti condizioni dovrà essere soddisfatta:

* Far riferimento alla risoluzione MEPC 82(43). Direttive per il monitoraggio del contenuto mondiale di zolfo dei carburanti residui forniti per essere usati a bordo di navi; vedere punto 9 delle informazioni addizionali.

(a) il contenuto di zolfo del carburante utilizzato a bordo di navi in un'area di controllo delle emissioni non deve superare 1,5% m/m;

(b) un sistema per la pulizia dei gas esauriti approvato dall'Amministrazione, che tiene conto delle direttive che l'Organizzazione dovrà elaborare, viene applicato per ridurre l'emissione di ossidi di zolfo dalle navi, compresi sia i motori ausiliari, sia le turbine principali azionate con un sistema di propulsione a reazione - a 6,0 g Sox/kW - calcolati in quanto peso totale dell'emissione di biossido di zolfo. I flussi di rifiuti derivanti dall'uso di tali attrezzature non dovranno essere scaricati nei porti interclusi, negli ancoraggi e negli estuari, a meno che risulti compiutamente documentato dalla nave che tali flussi di rifiuti non hanno un effetto pregiudizievole sugli ecosistemi di tali porti interclusi, ancoraggi ed estuari, e che la loro movimentazione si basa sui criteri comunicati dalle autorità dello Stato del porto all'Organizzazione. L'Organizzazione divulgherà i criteri a tutte le Parti alla Convenzione; oppure

(c) sarà applicato qualsiasi altro metodo verificabile e coercitivamente applicabile per mantenere le emissioni di SOx ad un livello equivalente a quello descritto nel sottoparagrafo (b). Tali metodi saranno approvati dall'Amministrazione in considerazione delle direttive che l'Organizzazione dovrà elaborare.

(5) Il contenuto di zolfo del carburante di cui al paragrafo (1) ed al paragrafo (4) (a) della presente regola sarà documentato dal fornitore come stabilito dalla regola 18 del presente allegato.

(6) Le navi che utilizzano carburanti separati in osservanza del paragrafo (4) (a) della presente regola dovranno prevedere un tempo sufficiente affinché il sistema di pulizia del carburante sia interamente lavato da tutti i carburanti eccedenti 1,5% m/m contenuto di zolfo, prima dell'entrata in un'area di controllo delle emissioni Sox. Il volume dei carburanti a basso contenuto di zolfo (inferiore o pari 1,5% contenuto di zolfo) in ciascun serbatoio, nonché la data, l'ora e la posizione della nave quando un'operazione di ricambio viene completata, sono registrati nel giornale di bordo come prescritto dall'Amministrazione.

(7) Durante i primi 12 mesi immediatamente successivi all'entrata in vigore del presente Protocollo o di un emendamento al presente Protocollo, che designa una specifica area di controllo dell'emissione Sox ai sensi del paragrafo (3) (b) della presente regola, le navi che entrano in un'area di controllo delle emissioni di cui al paragrafo (3) (a) della presente regola o che sono designate ai sensi del paragrafo (3) (b) della presente regola, sono esonerate dai requisiti dei paragrafi (4) e (6) della presente regola e dai requisiti del paragrafo 5 di tale regola nella misura in cui si riferiscono al paragrafo (4) (a) della presente regola.

Regola 15

Composti organici volatili

(1) Se le emissioni di composti organici volatili (VOC) dai serbatoi devono essere regolamentate nei porti o nei terminali che dipendono dalla giurisdizione di una Parte al Protocollo del 1997, esse saranno regolamentate in conformità alle norme della presente Regola.

(2) Una Parte al Protocollo del 1997 che specifica i porti o i terminali sotto la sua giurisdizione in cui devono essere regolamentate le emissioni VOC, deve sottoporre una notifica all'Organizzazione. Tale notifica includerà informazioni sulle dimensioni dei serbatoi da controllare, e sui carichi che richiedono sistemi di controllo delle

emissioni di vapore, nonché la data effettiva di tale controllo. La notifica sarà presentata almeno sei mesi prima della data effettiva.

(3) Il Governo di ogni Parte del Protocollo del 1997, che designa i porti o i terminali in cui le emissioni VOC provenienti dai serbatoi devono essere regolamentate, si accerteranno che i sistemi di controllo delle emissioni di vapore, approvati dal Governo, in considerazione degli standard di sicurezza messi a punto dall'Organizzazione siano installati nei porti e nei terminali designati, e funzionino in modo sicuro, al fine di evitare ogni indebito ritardo per la nave.

(4) L'Organizzazione farà circolare una lista dei porti e dei terminali designati dalle Parti al Protocollo del 1997 ad altre Parti al Protocollo del 1997 ed agli Stati membri dell'Organizzazione per loro informazione.

(5) Tutti i serbatoi che sono assoggettati al controllo delle emissioni di vapore, conformemente alle norme del paragrafo (2) della presente regola, saranno muniti di un dispositivo per la raccolta del vapore approvato dall'Amministrazione, che tiene conto degli standard di sicurezza elaborati dall'Organizzazione, e utilizzeranno tale sistema durante ogni caricamento. I terminali che hanno installato dei sistemi per il controllo delle emissioni di vapore conformemente alla presente regola possono accettare dei serbatoi non muniti di sistemi per la raccolta dei vapori per un periodo di tre anni dopo la data effettiva indicata al paragrafo (2).

(6) La presente regola si applica solo ai trasportatori di gas quando il tipo di caricamento ed i sistemi di contenimento permettono una ritenzione sicura dei VOC non-metano a bordo, oppure il loro ritorno a riva in tutta sicurezza.

Regola 16

Incenerimento a bordo

- (1) Tranne quanto previsto al paragrafo (5), l'incenerimento a bordo è consentito solo in un inceneritore a bordo della nave.
- (2)
 - (a) Tranne quanto previsto nel sotto-paragrafo (b) del presente paragrafo, ciascun inceneritore installato a bordo di una nave alla data del 1 gennaio 2000 o dopo, dovrà essere conforme ai requisiti contenuti nell'appendice IV del presente Allegato. Ciascun inceneritore dovrà essere approvato dall'Amministrazione, in considerazione delle specifiche standard per gli inceneritori a bordo sviluppate dall'Organizzazione.
↑
 - (b) L'Amministrazione può consentire l'esclusione dall'applicazione del sotto-paragrafo (a) di questo paragrafo ad un inceneritore installato a bordo di una nave prima della data di entrata in vigore del Protocollo del 1997, purché la nave intraprenda esclusivamente viaggi entro acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato di cui ha diritto di battere bandiera.
- (3) Nulla nella presente regola pregiudica il divieto o altre esigenze della Convenzione del 1972 come emendata e del suo Protocollo del 1996 sulla prevenzione dell'inquinamento marino dovuto allo scarico di rifiuti o di altre materie.
- (4) E' vietato l'incenerimento a bordo delle seguenti sostanze:
 - (a) Allegato I, II e III - residui di caricamento secondo la presente Convenzione e materiali d'imballaggio contaminati.

Con riferimento alla Circ.585. Standard per i sistemi di controllo delle emissioni di vapore.

Con riferimento alla risoluzione MEPC.76(40) Specifiche standard per gli inceneritori a bordo di navi e risoluzione MEPC.93 (45). Emendamenti alle specifiche standard per gli inceneritori a bordo.

- (b) bi-fenili poly-cloruri (PCBs)
 - (c) immondizie, come definita all'Allegato V della presente Convenzione, contenenti metalli pesanti in misura superiore ad eventuali tracce; e
 - (d) prodotti del petrolio raffinato contenenti composti alogeni
- (5) L'incenerimento a bordo di rifiuti e di morchia di carburante generati durante il normale funzionamento di una nave può altresì avvenire nei principali impianti idroelettrici o in impianti ausiliari o nelle caldaie, ma in questi casi tali operazioni non dovranno essere svolte nei porti, negli ancoraggi e negli estuari.
- (6) L'incenerimento a bordo di cloruri di calce di poly-vinile (PVCS) è proibito salvo che negli inceneritori a bordo di navi per i quali sono stati rilasciati Certificati di approvazione IMO.
- (7) Tutte le navi aventi inceneritori soggetti alla presente regola dovranno essere in possesso di un manuale operativo del fabbricante che specificherà come far funzionare l'inceneritore entro i limiti descritti al paragrafo (2) dell'appendice IV del presente Allegato.
- (8) Saranno formati effettivi del personale responsabili per il funzionamento di qualsiasi inceneritore, ed essi dovranno essere capaci di mettere in opera le istruzioni fornite nel manuale fornito dal fabbricante.
- (9) Il monitoraggio della temperatura esterna nel condotto di combustione del gas è richiesto in qualsiasi momento ed i rifiuti non dovranno essere introdotti in un inceneritore a bordo continuamente rifornito quando la temperatura è inferiore alla temperatura minima consentita di 850° C. Per gli inceneritori a bordo di navi caricate con grandi infornate, l'unità sarà designata in modo che la temperatura nella camera di combustione raggiunga 600° C entro cinque minuti dopo l'inizio dell'operazione.
- (10) Nulla nella presente regola preclude lo sviluppo, l'installazione a bordo della nave ed il funzionamento di trattamenti e di dispositivi alternativi per il trattamento termale dei rifiuti che soddisfano o superano i requisiti della presente regola.

Regola 17

Strutture ricettive

- (1) Il Governo di ciascuna Parte al Protocollo del 1997 s'impegna a garantire la fornitura di adeguate strutture per far fronte:
- (a) ai bisogni delle navi che utilizzano i suoi porti per le riparazioni, anche per la ricezione di sostanze che impoveriscono l'ozono e per le attrezzature che contengono tali sostanze quando queste ultime sono rimosse dalle navi.
 - (b) ai bisogni delle navi che utilizzano i suoi porti, terminal o porti di riparazione per la ricezione dei residui della pulizia di gas esauriti, mediante un sistema approvato di pulizia dei gas esauriti quando lo scarico nell'ambiente marino di tali residui non è consentito in base alla regola 14 del presente Allegato, senza causare un indebito ritardo alle navi, e
 - (c) ai bisogni delle navi in caso di interruzione di corrente, per la ricezione di sostanze che impoveriscono l'ozono e di attrezzature che contengono tali sostanze quando sono rimosse dalle navi.

(2) Ciascuna Parte al Protocollo del 1997 notificherà l'Organizzazione affinché siano trasmessi ai suoi Membri tutti i casi in cui le strutture fornite in base alla presente regola non sono disponibili o sono considerate inadeguate.

Regola 18

Qualità del carburante

-(1) Il carburante per scopi di combustione, consegnato ed utilizzato a bordo di navi cui si applica il presente Allegato dovrà essere conforme ai presenti requisiti:

(a) tranne quanto disposto al sotto-paragrafo (b).

(i) il carburante sarà costituito da miscele di idrocarburi derivanti dalla raffineria del petrolio. Ciò non pregiudicherà l'incorporazione di piccoli quantitativi di additivi volti a migliorare alcuni aspetti delle prestazioni.

(ii) il carburante non dovrà contenere alcun acido inorganico.

(iii) Il carburante non dovrà contenere alcuna sostanza addizionale, o rifiuti chimici che:

(1) mettono a repentaglio la sicurezza delle navi o pregiudicano in altro modo il funzionamento dei macchinari, o

(2) sono nocivi per il personale, oppure

(3) contribuiscono in misura considerevole ad un inquinamento atmosferico addizionale, e,

b) il carburante a scopi di combustione derivante da metodi diversi dalla raffineria del petrolio non dovrà:

(i) eccedere il contenuto di zolfo stabilito nella regola 14 del presente allegato;

(ii) far sì che un motore superi i limiti di emissione Nox stabiliti nella regola 13 (3) (a) del presente Allegato

(iii) contenere acido inorganico; e

(iv) (1) mettere a repentaglio la sicurezza delle navi o pregiudicare in altro modo la prestazione dei macchinari, oppure

essere nocivo per il personale, oppure

contribuire in misura maggiore all'inquinamento atmosferico

(2) La presente regola non si applica al carbone in forma solida o ai carburanti nucleari

(3) Per ogni nave soggetta alle regole 5 e 6 del presente Allegato, i dettagli relativi ai carburanti per scopi di combustione, forniti e non utilizzati a bordo, saranno registrati per mezzo di una nota di consegna relativa alla stiva del carbone che conterrà almeno le informazioni specificate all'appendice V al presente Allegato.

(4) La nota di consegna relativa al carbonile sarà custodita a bordo della nave in un luogo tale da poter essere rapidamente disponibile per l'ispezione in qualsiasi momento ragionevole. Essa sarà conservata per un periodo di tre anni dopo che il carburante è stato consegnato a bordo.

(5) (a) L'autorità competente del Governo di una Parte al Protocollo del 1997 può ispezionare le note di consegna a bordo di ciascuna nave cui il presente allegato si

Far riferimento alla risoluzione A.787(19). Procedure per il controllo da parte del porto di Stato come emendato da A. 882(21). Vedere vendite pubblicazioni PAH-650F

applica quando la nave è nel suo porto o terminale offshore, essa può fare una copia di ogni nota di consegna, e chiedere al comandante o alla persona che ha la responsabilità della nave, di certificare che ciascuna copia è un esemplare autentico di tale nota di consegna del "carbonile". Le autorità competenti possono altresì verificare il contenuto di ciascuna nota per mezzo di consultazioni con il porto dove la nota è stata rilasciata.

(b) L'ispezione delle note di consegna relative al "bunker" e l'effettuazione di copie certificate da parte delle autorità competenti ai sensi del presente paragrafo, avverrà al più presto senza che la nave debba essere indebitamente ritardata.

(6) La nota di consegna relativa al bunker sarà accompagnata da un campione rappresentativo del carburante, consegnato in considerazione delle direttive che l'Organizzazione deve sviluppare e sarà sigillata e firmata dal rappresentante del fornitore, dal capitano o dall'ufficiale incaricato dell'operazione "bunker" al completamento delle operazioni di "bunker" mantenuto sotto il controllo della nave fino a quando il carburante sarà sostanzialmente consumato, ma in ogni caso per un periodo non inferiore a 12 mesi dal momento della consegna.

(7) Le Parti al Protocollo del 1997 si impegnano a fare in modo che le autorità da esse designate:

conservino un registro dei fornitori locali di carburante;

(b) esigono che i fornitori locali provvedano alle note di consegna ed a campioni relativi al bunker come richiesto dalla presente regola, certificati dal fornitore di carburante che il carburante è conforme ai requisiti delle regole 14 o 18 del presente Allegato;

(c) chiedono ai fornitori locali di trattenere una copia della nota di consegna relativa al bunker per almeno tre anni per l'ispezione e la verifica da parte dello Stato del porto come necessario;

(d) prendono adeguati provvedimenti contro i fornitori di carburante, scoperti a consegnare carburante che non è conforme a quanto dichiarato nella nota di consegna relativa al bunker;

(e) informa l'Amministrazione riguardo a qualsiasi ditta la quale riceve del carburante che non è conforme ai requisiti delle regole 14 o 18 del presente Allegato; e

(f) informa l'Organizzazione ai fini della trasmissione alle Parti del Protocollo 1997 di tutti i casi in cui i fornitori di benzina o di carburante non hanno eseguito i criteri indicati nelle regole 14 o 18 del presente Allegato.

(8) In correlazione alle ispezioni dello Stato del Porto effettuate dalle Parti del Protocollo del 1997, le Parti s'impegnano inoltre a: informare la Parte o la non Parte sotto la cui giurisdizione una nota di consegna relativa ad un bunker è stata emanata in casi di consegna di carburante non conforme, fornendo tutte le informazioni rilevanti.

Regola 19

Requisiti per le piattaforme e le attrezzature di trivellazione

(1) Fatte salve le disposizioni dei paragrafi (2) e (3) della presente regola, le piattaforme fisse e galleggianti e le attrezzature di trivellazione dovranno essere conformi ai requisiti del presente Allegato.

- (2) Le emissioni che sorgono direttamente dall'esplorazione, dallo sfruttamento e dai processi off-shore in materia di risorse minerali dei fondi marini, sono - compatibilmente con l'articolo 2(3) (b) (ii) della presente Convenzione, esonerate dalle disposizioni del presente Allegato. Tali emissioni includono quanto segue
- (a) Le emissioni che risultano dall'incenerimento di sostanze che sono unicamente e direttamente il risultato dell'esplorazione, dello sfruttamento e dei processi off*-shore connessi alle risorse minerali dei fondi marini, ivi compreso, ma senza che ciò sia limitativo, la scintilla degli idrocarburi e la bruciatura di ritagli, morechia, e/o fluidi di stimolazione durante il completamento dei pozzi e le operazioni di collaudo, nonché le fiammate che derivano da situazioni irregolari;
 - b) la fuoriuscita di gas e di composti volatili nei liquidi di trivellazione, nei fluidi e nei "cuttings";
 - (c) le emissioni che derivano unicamente e direttamente dal trattamento, dalla manipolazione o all'immagazzinaggio di minerali provenienti dai fondali marini; e
 - (d) le emissioni che provengono da motori diesel esclusivamente abilitati per l'esplorazione, lo sfruttamento ed i processi off-shore di risorse minerali dei fondi marini.
- (3) I requisiti della Regola 18 del presente Allegato non si applicheranno all'uso di idrocarburi prodotti e successivamente utilizzati sul sito in quanto carburante, quando l'Amministrazione lo approva.

COPIA TRATTA DA GURITEL — GAZZETTA UFFICIALE ONLINE

Appendici all'Allegato VI

APPENDICE I

Modulo del Certificato IAPP

(Regola 8)

Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico

Rilasciato secondo le disposizioni del Protocollo del 1997 in vista di emendare la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi, del 1973, come modificato dal relativo Protocollo del 1978 (di seguito denominato "la Convenzione) sotto l'autorità del Governo di

.....
Designazione completa del paese

Da: designazione completa della persona o organizzazione competente autorizzata secondo le disposizioni della Convenzione

| Nome della nave | Numero o lettere distintive | Numero OMI | Porto registrazione | di | Tonnellaggio lordo |
|-----------------|-----------------------------|------------|---------------------|----|--------------------|
| | | | | | |

Tipo di nave tanker

Altre navi diverse da un tanker

1. Con il presente Certificato si attesta che la nave è stata controllata in conformità alla regola 5 dell'Allegato VI della Convenzione; e

2. Che il controllo indica che le attrezzature, i sistemi, i dispositivi, gli arrangiamenti ed i materiali sono pienamente conformi ai regolamenti applicabili dell'Allegato VI della Convenzione

IL presente certificato è valido fino al fatti salvi i controlli in conformità alla regola 5 dell'Allegato VI della Convenzione

Rilasciato a.....

.....
Luogo del rilascio del certificato

.....
Data del rilascio

.....
Firma del funzionario debitamente autorizzato

.....
che rilascia il certificato

.....
(Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato)

CONVALIDA DEI CONTROLLI ANNUALI ED INTERMEDI

IL PRESENTE CERTIFICATO attesta che in un controllo effettuato secondo la regola 5 dell'Allegato VI della Convenzione, la nave è stata riscontrata conforme alle norme rilevanti della Convenzione

Controllo annuale Firmato

(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

.....Luogo data

Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato

Firma del funzionario debitamente autorizzato

Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato

Controllo* annuale intermedio Firmato.....Luogo- data

Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato.....Firmato

Luogo.....data.....

.....

Depennare ove appropriato.

**Supplemento al certificato internazionale
per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico
(Certificato IAPP)**

Rapporto sulla costruzione e le attrezzature

Relativamente alle disposizioni dell'Annesso VI della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da navi (di seguito denominata "la Convenzione ")

- 1 *Note: il presente rapporto sarà in permanenza allegato al Certificato IAPP. Il certificato IAPP sarà disponibile a bordo della nave in qualsiasi momento.*
- 2 *Se la lingua della compilazione originale non è l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo includerà una traduzione in una di queste lingue.*
- 3 *Le iscrizioni nelle caselle possono essere effettuate inserendo sia una croce (x) per la risposta "si" e " applicabile" oppure a-) per le risposte "np " e non applicabile, come appropriato.*
- 4 *Salvo se diversamente dichiarato, le regole menzionate nella presente compilazione si riferiscono alle regole dell'Allegato VI della Convenzione e le risoluzioni o circolari si riferiscono a quelle adottate dall'OMI*

1 Dettagli della nave

- 1.1. Nome della nave
- 1.2. Numero distintivo o lettere
- 1.3. Numero OMI
- 1.4. Porto di registrazione
- 1.5. Tonnellaggio lordo
- 1.6. Data alla quale lo scafo è stato assemblato, o quando la nave era in uno stadio simile di costruzione
- 1.7. Data d'inizio di un riconversione importante (ove applicabile) regola 13)

2. Controllo delle emissioni provenienti dalle navi

2.1 Sostanze che impoveriscono l'ozono (regola 12)

2.1.11 seguenti sistemi e le attrezzature anti-incendio contenenti halon possono continuare nel servizio

2.1.2.1 seguenti sistemi ed attrezzature che contengono CFCs possono continuare in servizio

| | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| Attrezzature del sistema | Collocamento a bordo |
| | |

| | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| Attrezzature del sistema | Collocamento a bordo |
| | |

2.1.3. I seguenti sistemi che contengono idro-fluoro carboni (HCFCs) installati anteriormente al 1 gennaio 2020 possono continuare ad essere utilizzati nel servizio

Attrezzature del sistema

Collocamento a bordo

2.2. Ossidi di nitrogeno (Nox) (regola 13)

2.2.1 I seguenti motori diesel con una potenza sviluppata superiore a 130 kW ed installati su una nave costruita alla data del 1 gennaio 2000 si conformano alle regole standard per le emissioni 13 (3)(a) in conformità al Codice Tecnico Codice Tecnico

Nox.....

| Fabbricante e modello | Numero di serie | Uso | Potenza sviluppata (kW) | Velocità media Rpm |
|-----------------------|-----------------|-----|-------------------------|--------------------|
| | | | | |

2.2.2. I seguenti motori diesel con una potenza sviluppata superiore a 130 kW e che sono stati oggetto di una rilevante conversione secondo la regola 13 (2) alla data del 1 gennaio 2000, o dopo, sono conformi alle regole standard 13 (3) (a) conformemente al Codice Tecnico Nox. per l'emissione

| Fabbricante e modello | Numero di serie | Uso | Potenza sviluppata KW | Velocità media |
|-----------------------|-----------------|-----|-----------------------|----------------|
| | | | | |

2.2.3. I seguenti motori diesel con una potenza sviluppata superiore a 130 kW e che sono installati su di una nave costruita alla data del 1° gennaio 2000, o con una potenza sviluppata superiore a 130 e che sono stati oggetto di una rilevante conversione secondo la regola 13 (2) alla data del 1 gennaio 2000 o successivamente, sono muniti di un sistema per la pulizia dei gas esauriti o, o altri metodi equivalenti conformemente alla regola 13(3) ed il Codice Tecnico Nox oggetto di un monitoraggio e per controllare le emissioni e rilevare i dispositivi conformemente al Codice Tecnico

| Fabbricante e modello | Numero di serie | Uso | Potenza sviluppata | Velocità media |
|-----------------------|-----------------|-----|--------------------|----------------|
| | | | | |

2.2.4 I seguenti motori diesel da 2.2.1, 2.2.2 e 2.2.3 di cui sopra sono muniti di un monitoraggio per le emissioni Nox e dispositivi di registrazione conformemente al Codice Tecnico

| Fabbricante e modello | Numero di serie | Uso | Potenza sviluppata | Velocità media |
|-----------------------|-----------------|-----|--------------------|----------------|
| | | | | |

2.3 Ossidi di zolfo (SOx) (regola 14)

2.3.1 Quando la nave opera nell'ambito di un'area di controllo delle emissioni specificata nella regola 14 (3) la nave utilizza

1. carburante con un contenuto di zolfo non superiore a 1.5% m/m come documentato dalle note di consegna relative al bunker oppure

2 un sistema approvato di pulizia dei gas esauriti, al fine di ridurre le emissioni di Sox al di sotto di 6.0 g Sox/kW h, oppure

.3 altra tecnologia approvata per diminuire le emissioni di Sox al di sotto di 6.0 g/Sox x/kWh

2.4- Composti organici volatili (VOCs) (regola 15)

2.4.1 Il tanker ha un sistema per la raccolta del vapore, installato ed approvato in conformità con MSC Circ 585

2.5 La nave ha un inceneritore :

- .1 che è conforme alla risoluzione MEPC 76(40) come emendata
- .2 installato prima del 1 gennaio 2000 che non è conforme alla risoluzione MEPC.76 (40) come emendata.

IL PRESENTE CERTIFICATO ATTESTA CHE
LA PRESENTE COMPILAZIONE È CORRETTA IN TUTTI I SUOI
ASPETTI

Rilasciato a

Luogo di rilascio del certificato

.....

Firma del funzionario debitamente autorizzato

data di rilascio

che autorizza il rilascio

Sigillo o timbro dell'autorità, come appropriato

APPENDICE II

CICLI DI TEST E FATTORI DI PESATURA

(Regola 13)

I seguenti cicli di test ed i fattori di pesatura dovrebbero essere applicati per verificare la conformità ed i fattori di pesatura dei motori diesel marini ai limiti NOx in conformità alla Regola 13 del presente Allegato utilizzando le procedure di test ed i metodi di conteggio come specificati nel Codice Tecnico Nox.

1. Per i motori marini a velocità costante per la principale propulsione, ivi compreso il comando elettrico -diesel dovrebbe essere applicato il test ciclo E2

2. per i propulsori ad elica variabile dovrebbe essere applicato il ciclo di test E2

3. Per i propulsori principali e per i propulsori azionati con motori ausiliari dovrebbe essere applicato il ciclo di test E3

4. Per i motori ausiliari a velocità costante, deve essere applicato il ciclo di test D2.

5. Per i motori ausiliari a velocità variabile ed a peso variabile non inclusi sopra, dovrebbe essere applicato il ciclo di test C1.

Ciclo di test per l'applicazione a velocità costante

(ivi compreso il comando elettrico-diesel o o installazioni di propulsori variabili

| | | | | | |
|----------------------|-----------------|-------------|------------|------------|------------|
| <i>Ciclo di test</i> | <i>Velocità</i> | <i>100%</i> | <i>100</i> | <i>100</i> | <i>100</i> |
|----------------------|-----------------|-------------|------------|------------|------------|

| | | | | | |
|----------------|---------------------|------|-----|------|------|
| <i>tipo E2</i> | | | | | |
| | Potenza | 100% | 75% | 50% | 25% |
| | Fattore di pesatura | 0.2 | 0.5 | 0.15 | 0.15 |

| | | | | | |
|------------------------------|---------------------|------|-----|------|------|
| <i>Ciclo di test tipo E3</i> | Velocità | 100% | 91% | 80% | 63% |
| | Potenza | 100% | 75% | 50% | 25% |
| | Fattore di pesatura | 0.2 | 0.5 | 0.15 | 0.15 |

Ciclo di test per l'applicazione a motori ausiliari a velocità costante

| | | | | | |
|------------------------------|---------------------|------|------|-----|----------|
| <i>Ciclo di test tipo D2</i> | Velocità | 100% | 100 | 100 | 100/ |
| | Potenza | 100% | 75% | 50% | 25% |
| | Fattore di pesatura | 0.05 | 0.25 | 0.3 | 0.3/ 0.1 |

Ciclo di test per l'applicazione di motori ausiliari a velocità variabile

| | | | | | |
|-------------------------------|---------------------|-----------------------------------|----------|--------------|-----------|
| <i>Ciclo di test tipo C1</i> | Potenza | Velocità media intermedia a vuoto | | | 100/ |
| | Torsione | 100% 75% | 50% 10% | 100% 75%-50% | 0% |
| | Fattore di pesatura | 0.15 0.15 | 0.15 0.1 | 0.1 0.1 0.1 | 0.15 0.15 |
| <i>Ciclo di test tipo E2</i> | Velocità | 100% | 100 | 100 | 100/ |
| <i>Ciclo di test tipo e 3</i> | Potenza | 100% | 75% | 50% | 25% |
| | Fattore di pesatura | 0.2 | 0.5 | 0.15 | 0.15 |

APPENDICE III

Criteri e procedure per la designazione delle aree di controllo delle emissioni di SOx
emissioni di aree di controllo Sox

(Regola 14)

1.1 Obiettivi. Lo scopo della presente appendice è di fornire i criteri e le procedure per la designazione delle aree di controllo di emissioni Sox. L'obiettivo delle aree di controllo delle emissioni di SO_x è di prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento atmosferico dalle navi e di i loro impatti pregiudizievoli sulla terra e sulle aree marine.

1.2 L'area per il controllo di emissioni SO_x dovrebbe essere presa in considerazione dall'Organizzazione sin dall'inizio se è sostenuta da un bisogno necessario e dimostrato di prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento atmosferico da emissioni Sox provenienti da navi.

2. *Criteri proposti per la designazione di un'area di controllo delle emissioni Sox*
- 2.1 Una proposta all'Organizzazione per la designazione di un'area di controllo delle emissioni Sox puo essere presentata solo dagli Stati contraenti del Protocollo del 1997. Laddove due o più Stati contraenti abbiano un interesse comune in una particolare area, essi dovrebbero formulare una proposta coordinata.
- 2.2. La proposta dovrà includere:
1. Una chiara delimitazione dell'area proposta per le applicazioni di controlli sulle emissioni Sox provenienti da navi, assieme ad una tabella di riferimento in cui l'area è contrassegnata;
 2. una descrizione delle zone di terra e di mare che sono a rischio per via degli impatti delle emissioni Sox;
 3. l'accertamento che le emissioni Sox provenienti da navi che operano nell'area prevista di applicazione dei controlli delle emissioni SOx contribuiscono all'inquinamento atmosferico proveniente dalle Sox, ivi compresi i depositi di Sox ed i loro impatti pregiudizievoli sulle aree di terra e marine in considerazione. Questo accertamento dovrà includere una descrizione degli impatti delle emissioni Sox sugli eco-sistemi terrestri ed acquatici, sulle aree di naturale produttività, sugli habitat critici, sulla qualità dell'acqua, la salute umana e le aree aventi una rilevanza culturale e scientifica, ove applicabile. Saranno individuate le fonti di dati rilevanti, ivi comprese le metodologie utilizzate;
 4. informazioni rilevanti, relative alle condizioni meteorologiche nell'area di applicazione proposta per i controlli sulle emissioni di Sox e le aree a rischio di terra e marine, nonché le alle carte più utilizzate relative ai venti, oppure informazioni relative alle condizioni topografiche, geologiche, oceanografiche, morfologiche, o ad altre condizioni che possono dar luogo ad una crescente probabilità di un inquinamento atmosferico a livello elevato: o i livelli di acidificazione;
 5. la natura del traffico delle navi nell'area prevista di controllo delle emissioni Sox, ivi compresi i modelli e la densità di tale traffico;
 6. una descrizione delle misure di controllo adottate dallo Stato contraente o dagli Stati contraenti che le propongono, e che sono destinate al trattamento delle fonti di emissioni SOx che pregiudicano l'area a rischio installata e che operano in conformità alle misure da adottare in relazione alle disposizioni della Regola 14 dell'Allegato VI della presente Convenzione
- 2.3 I limiti geografici di un'area per il controllo delle emissioni Sox sarà basata sui criteri rilevanti di cui sopra, ivi comprese le emissioni di Sox ed i depositi delle navi che navigano nell'area proposta. I modelli e la densità del traffico e le condizioni del vento.
- 2.4 Una proposta per designare una determinata area in quanto area di controllo delle emissioni dovrà essere sottoposta all'Organizzazione, conformemente alle regole ed alle procedure stabilite dall'Organizzazione.
3. *Procedure per la valutazione e l'adozione di aree di controllo delle emissioni Sox da parte dell'Organizzazione.*
- 3.1 L'Organizzazione esaminerà ogni proposta che le viene presentata da uno Stato contraente o da Stati contraenti

3.2 Un'area per il controllo delle emissioni Sox sarà designata per mezzo di un emendamento al presente Allegato, considerato, adottato e reso effettivo conformemente all'articolo 16 della Convenzione.

3.3. Nel valutare la proposta, l'Organizzazione terrà conto dei criteri da includere in ciascuna proposta di adozione, come stabilita nella sezione 2 di cui sopra, ed i relativi costi per ridurre i depositi di zolfo dalle navi quando sono comparate ai controlli con basi terrestri. Si dovrà inoltre tener conto degli impatti economici sulle navi che intraprendono commerci internazionali

4. Funzionamento delle aree di controllo per le emissioni Sox.

4.1 Le Parti che hanno navi che navigano nell'area sono incoraggiate a sottoporre all'Organizzazione qualsiasi preoccupazione relativa al funzionamento dell'area.

APPENDICE IV

Approvazione del tipo e limiti operativi

Per gli inceneritori a bordo

(Regola 16)

(1) Gli inceneritori a bordo di navi descritti nella regola 16(2) dovranno avere un certificato tipo dell'IMO per ciascun inceneritore. Al fine di ottenere questo certificato, l'inceneritore sarà designato e costruito secondo parametri approvati descritti nella Regola 16(2). Ciascun modello sarà sottoposto ad un'operazione di collaudo di tipo specifico nello stabilimento o in una struttura per collaudi approvata e sotto la responsabilità dell'Amministrazione, utilizzando le seguenti specifiche standard per il carburante/rifiuti, del tipo approvato, per determinare se l'inceneritore funziona entro i limiti specificati nel paragrafo (2) della presente appendice.

| | |
|---------------------------------------|---|
| Morchia di carburante consistente in: | 75% di morchia da HFO 5% di carburante lubrificante 20% di acqua emulsificata |
| Detriti soli consistenti in: | 50% rifiuti di cibo 50% di spazzatura contenente appross. 30% di carta appross. 40% di cartone appross. 10% di stracci appross. 20% di plastica. La miscela avrà fino al 50% di umidità e 7% di solidi non combustibili |

(2) Gli inceneritori di cui alla Regola 16(2) funzioneranno entro i seguenti limiti:

| | |
|---|--|
| O ₂ in camera di combustione | 6-12 |
| CO massimo nel condotto | 200 mg/MJ |
| Ammontare massimo di fuliggine | Bacharach 3 oppure Ringelman I (20% di opacità) |

Un ammontare più elevato di fuliggine è accettabile solo per un brevissimo periodo, come la partenza)

Componenti non bruciati

In residui di cenere :

Massimo 10% al peso

Escursione termica/ fuoruscita
dalla camera di combustione

(Un ammontare più elevato di fuliggine è accettabile solo per un brevissimo periodo, come la partenza)

Componenti non bruciati in residui di cenere

Massimo 10% al peso

Escursione termica esterna

della camera di combustione del gas

850-1200 gradi Celsius

APPENDICE V

INFORMAZIONI CHE DEBBONO ESSERE INSERITE NELLA NOTA DI CONSEGNA A BORDO

(Regola 18(3))

Nome e numero IMO della nave ricevente

Porto

Data di inizio della consegna

Nome, indirizzo e numero di telefono del fornitore del carburante marittimo

Nome/i del prodotto

Quantità in tonnellate metriche

Densità a 15° C, kg/m³

Contenuto di zolfo (%m/m)

Una dichiarazione firmata e certificata dal rappresentante del fornitore di carburante che il carburante fornito è in conformità con la regola 14(1) o (4)(a) e con la regola 18(1) di questo Annesso.

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 3550):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (FINI) il 18 luglio 2005.

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 14 settembre 2005 con pareri delle commissioni 1ª, 2ª, 5ª, 8ª, 9ª, e 13ª.

Esaminato dalla 3ª commissione il 15 e 16 novembre 2005.

Relazione scritta presentata il 16 novembre 2005 (Atto n. 3550/A-relatore sen. PROVERA).

Esaminato in aula e approvato il 22 novembre 2005.

Camera dei deputati (atto n. 6192):

Assegnato alla III commissione (Affari esteri), in sede referente, il 24 novembre 2005 con pareri delle commissioni I, II, V, VIII e IX.

Esaminato dalla III commissione il 13 dicembre 2005 e l'11 gennaio 2006.

Esaminato in aula il 16 gennaio 2006 ed approvato il 24 gennaio 2006.

06G0073

AUGUSTA IANNINI, *direttore*

FRANCESCO NOCITA, *redattore*

(G602011/1) Roma, 2006 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.