

TRADUZIONE NON UFFICIALE

NOTA BENE. — *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nella Convenzione fra cui il testo in lingua inglese qui sopra riportato.*

CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi

LE PARTI DELLA CONVENZIONE,

CONSCIE della necessità di proteggere l'ambiente in generale e l'ambiente marino in particolare,

RICONOSCENDO che gli scarichi deliberati, per negligenza o accidentali, di idrocarburi ed altre sostanze nocive da parte di navi costituiscono una grave fonte di inquinamento,

RICONOSCENDO anche l'importanza della Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dell'inquinamento delle acque del mare causato da idrocarburi, primo strumento multilaterale che abbia avuto per obiettivo essenziale la protezione dell'ambiente, e sensibili al notevole contributo che tale Convenzione ha dato alla preservazione dei mari e dei litorali dall'inquinamento,

DESIDEROSE di porre fine all'inquinamento intenzionale dell'ambiente marino causato da idrocarburi e da altre sostanze nocive e di ridurre al massimo gli scarichi accidentali di questo tipo di sostanze,

RITENENDO che il mezzo migliore per realizzare tale obiettivo sia di fissare delle norme di portata universale e che non si limitino all'inquinamento causato da idrocarburi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO 1

Obblighi generali derivanti dalla Convenzione.

1. Le Parti della Convenzione si impegnano a dare efficacia alle disposizioni della presente Convenzione, nonché a quelle degli Allegati dai quali sono vincolate, al fine di prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino mediante lo scarico di sostanze nocive o di liquidi contenenti tali sostanze contravvenendo alle disposizioni della Convenzione.

2. Salvo espressa disposizione in senso contrario, ogni riferimento alla presente Convenzione costituisce al tempo stesso un riferimento ai suoi Protocolli e Allegati.

ARTICOLO 2

Definizioni.

Ai fini della presente Convenzione, salvo espressa disposizione in senso contrario:

1) « Norme » indicano le norme figuranti nell'Allegato della presente Convenzione.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

2) « Sostanza nociva » indica ogni sostanza la cui introduzione in mare è suscettibile di mettere in pericolo la salute dell'uomo, di nuocere alle risorse biologiche, alla fauna ed alla flora marina, di recar pregiudizio alle attrattive del paesaggio o di ostacolare ogni altra legittima utilizzazione del mare, ed in particolare ogni sostanza sottoposta a controllo in base alla presente Convenzione.

3) a) « Rigetto », quando si riferisce alle sostanze nocive o ai liquidi contenenti tali sostanze, indica ogni scarico proveniente da una nave, qualunque ne sia la causa, e comprende ogni scarico, evacuazione, versamento, fuga, scarico mediante pompaggio, emanazione o spurgo.

b) Il « rigetto » non copre:

- i) l'immersione ai sensi della Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dall'immersione di residui e di altre materie, adottata a Londra il 13 novembre 1972; né
- ii) gli scarichi di sostanze nocive che derivano direttamente dall'esplorazione, dallo sfruttamento e dal trattamento connesso, al largo delle coste, delle risorse minerali del fondo dei mari e degli oceani; né
- iii) gli scarichi di sostanze nocive effettuati ai fini di lecite ricerche scientifiche miranti a ridurre o a combattere l'inquinamento.

4) « Nave » indica un bastimento utilizzato in qualsiasi ambiente marino e comprende gli idrotteri (?), gli aliscafi, i mezzi sommergibili, i natanti e le piattaforme fisse o galleggianti.

5) « Autorità » indica il Governo dello Stato che esercita la propria autorità sulla nave. Nel caso di una nave autorizzata a battere la bandiera di uno Stato, l'Autorità è il Governo di tale Stato. Nel caso delle piattaforme fisse o galleggianti adibite all'esplorazione ed allo sfruttamento del fondo dei mari e del sottosuolo adiacente alle coste sulle quali lo Stato rivierasco esercita dei diritti sovrani ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle loro risorse naturali, l'Autorità è il Governo dello Stato rivierasco interessato.

6) « Avvenimento » indica un incidente che comporti o sia suscettibile di causare lo scarico in mare di una sostanza nociva o di un liquido contenente una tale sostanza.

7) « Organizzazione » indica l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima.

ARTICOLO 3

Campo di applicazione.

1. La presente Convenzione si applica:

a) alle navi che sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte della Convenzione; e

b) alle navi che non sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte ma che sono gestite sotto l'autorità di tale Parte.

2. Nessuna disposizione del presente articolo potrebbe essere interpretata come suscettibile di recare pregiudizio ai diritti sovrani delle Parti sul fondo dei mari e sul sottosuolo adiacente alle coste ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle risorse naturali o come suscettibile di estendere tali diritti, in conformità del diritto internazionale.

3. La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra o alle navi da guerra ausiliarie né alle altre navi appartenenti ad uno Stato o gestite da tale Stato fintantoché quest'ultimo le utilizzi esclusivamente a fini governativi e non commerciali. Tuttavia, ciascuna Parte deve accertarsi, nell'adottare delle misure adeguate che non compromettano le operazioni o la capacità operativa delle navi di questo tipo che le appartengano o che siano da essa gestite, che queste agiscano in modo che sia compatibile con la presente Convenzione, per quanto ciò sia ragionevole nella pratica.

ARTICOLO 4

Violazione.

1. Ogni violazione delle disposizioni della presente Convenzione è punita dalla legge dell'Autorità da cui dipende la nave in questione, qualunque sia il luogo in cui avviene l'infrazione. Se l'Autorità è informata di una tale infrazione ed è convinta che esistono prove sufficienti per permetterle di iniziare dei procedimenti per la presunta infrazione, essa inizia tali procedimenti al più presto possibile in conformità delle proprie leggi.

2. Ogni violazione delle disposizioni della presente Convenzione commessa sotto la giurisdizione di una Parte della Convenzione è punita dalle leggi di tale Parte. Ogni qualvolta abbia luogo una tale infrazione, la Parte deve:

- a) iniziare dei procedimenti conformemente alle proprie leggi; o
- b) fornire all'Autorità da cui dipende la nave le prove che possono essere in suo possesso per dimostrare che è avvenuta l'infrazione.

3. Quando sono fornite all'Autorità da cui dipende la nave delle informazioni o delle prove relative ad un'infrazione della Convenzione da parte di una nave, tale Autorità informa al più presto lo Stato che ha fornito le informazioni o le prove nonché l'Organizzazione, delle misure adottate.

4. Le sanzioni previste dalle leggi delle Parti in applicazione del presente articolo devono essere, per il loro rigore, di natura tale da scoraggiare gli eventuali trasgressori, e di una identica severità, qualunque sia il luogo in cui è stata commessa l'infrazione.

ARTICOLO 5

Certificati e norme speciali concernenti l'ispezione della nave.

1. Subordinatamente alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo, i certificati rilasciati dall'Autorità di una Parte della Convenzione conformemente alle disposizioni delle norme sono accettate

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

dalle altre Parti contraenti e ritenute, a tutti i fini previsti dalla presente Convenzione, come aventi la stessa validità di un certificato rilasciato da loro stesse.

2. Ogni nave che sia tenuta ad essere in possesso di un certificato rilasciato conformemente alle disposizioni contenute nelle norme è sottoposta, nei porti o nei terminali al largo, sotto la giurisdizione di un'altra Parte, ad una ispezione effettuata da funzionari debitamente autorizzati a tale scopo dalla detta Parte. Ogni ispezione di tal genere ha il solo scopo di verificare la presenza a bordo di un certificato in corso di validità, a meno che tale Parte non abbia precisi motivi per ritenere che le caratteristiche della nave o del suo equipaggiamento differiscano sensibilmente da quelle che sono scritte sul certificato. In tal caso, o ove non esista a bordo della nave un certificato in corso di validità, lo Stato che compie l'ispezione adotta le misure necessarie per impedire alla nave di salpare prima che possa farlo senza danno eccessivo per l'ambiente marino. Tuttavia, la detta Parte può autorizzare la nave a lasciare il porto o il terminale al largo per recarsi nell'appropriato cantiere di riparazione più vicino.

3. Se una Parte vieta ad una nave straniera l'accesso ad un porto o ad un terminale al largo che si trovi sotto la propria giurisdizione, o ove essa proceda ad un qualsiasi intervento nei confronti di tale nave prendendo a pretesto il fatto che la nave non è conforme alle disposizioni della presente Convenzione, la Parte avverte immediatamente il console o il rappresentante diplomatico della Parte di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, o, in caso di impossibilità, l'Autorità da cui dipende la nave in questione. Prima di formulare un tale divieto e prima di procedere ad un tale intervento, la Parte chiede di consultare l'Autorità da cui dipende la nave. Viene anche avvertita l'Autorità quando una nave non ha a bordo un certificato in corso di validità conforme alle disposizioni contenute nelle norme.

4. Le Parti applicano alle navi degli Stati che non sono Parti della Convenzione le norme della presente Convenzione nella misura in cui ciò è necessario per non far beneficiare tali navi di condizioni più favorevoli.

ARTICOLO 6

Ricerca delle infrazioni ed esecuzione delle disposizioni della Convenzione.

1. Le Parti della Convenzione collaborano nella ricerca delle infrazioni e nell'esecuzione delle disposizioni della presente Convenzione facendo uso di tutti i mezzi pratici appropriati di ricerca e di continua sorveglianza dell'ambiente nonché dei metodi soddisfacenti di trasmissione delle informazioni e di raccolta delle prove.

2. Ogni nave alla quale si applichi la presente Convenzione può essere sottoposta, in ogni porto o terminale al largo di una Parte, all'ispezione di funzionari designati od autorizzati dalla detta Parte, al fine di verificare se essa abbia scaricato delle sostanze nocive contravvenendo alle disposizioni contenute nelle norme. Nel caso in cui

l'ispezione riveli un'infrazione delle disposizioni della Convenzione, ne viene comunicato il rendiconto all'Autorità affinché questa adotti delle misure appropriate.

3. Ogni Parte fornisce all'Autorità la prova, ove esista, che tale nave ha scaricato delle sostanze nocive o degli effluenti contenenti tali sostanze contravvenendo alle disposizioni contenute nelle norme. Nella misura del possibile, tale infrazione viene portata a conoscenza del capitano della nave da parte dell'Autorità competente di tale Parte.

4. Al ricevimento di tale prova, l'Autorità studia la questione e può chiedere all'altra Parte di fornirle dati di fatto più completi o più conclusivi sull'infrazione. Se l'Autorità ritiene che la prova è sufficiente per permetterle di iniziare un procedimento, essa inizia un procedimento appena possibile e in conformità delle proprie leggi. L'Autorità informa al più presto la Parte che le ha segnalato la presunta infrazione, nonché l'Organizzazione, dei procedimenti iniziati.

5. Una Parte può ispezionare ogni nave, alla quale si applichi la presente Convenzione, che faccia scalo in un porto o in un terminale al largo sotto la propria giurisdizione quando un'altra Parte le chieda di procedere a tale indagine fornendo prove sufficienti che la nave ha scaricato in un qualunque luogo delle sostanze nocive o degli effluenti contenenti tali sostanze. Viene fatto il resoconto dell'indagine alla Parte che l'ha richiesta nonché all'Autorità, allo scopo di adottare le misure del caso conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

ARTICOLO 7

Ritardi causati indebitamente alle navi.

1. Conviene evitare, in tutta la misura del possibile, che le misure adottate in applicazione degli articoli 4, 5 o 6 della presente Convenzione trattengano indebitamente una nave o le causino ritardo.

2. Ogni nave che sia stata trattenuta indebitamente o che abbia subito un ritardo a seguito dell'applicazione degli articoli 4, 5 o 6 della presente Convenzione ha diritto ad un risarcimento per le perdite o i danni subiti.

ARTICOLO 8

Rapporti sugli eventi comportanti o suscettibili di comportare lo scarico di sostanze nocive.

1. In caso di evento, viene fatto un rapporto senza indugio e, in tutta la misura del possibile, in conformità delle disposizioni del Protocollo I della presente Convenzione.

2. Ogni Parte della Convenzione deve:

a) applicare le disposizioni necessarie affinché un funzionario o un organismo competente riceva ed analizzi tutti i rapporti sugli eventi verificatisi; e

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

b) notificati alla Organizzazione i particolari completi di tali disposizioni, perché vengano diffusi alle altre Parti e Stati membri dell'Organizzazione.

3. Ogniqualvolta una Parte riceva un rapporto in base alle disposizioni del presente articolo, la detta Parte lo trasmette senza indugio:

- a) all'Autorità da cui dipende la nave in questione; e
- b) ad ogni altro Stato suscettibile di essere colpito dall'evento.

4. Ogni Parte della Convenzione fa dare alle proprie navi ed aeronavi incaricate di compiere l'ispezione dei mari nonché ai servizi competenti delle istruzioni invitandoli a segnalare alle proprie Autorità ogni evento di cui al Protocollo I della presente Convenzione. Ove lo ritenga utile, lo comunica anche all'Organizzazione e ad ogni altra Parte interessata.

ARTICOLO 9

Altri Trattati ed interpretazione.

1. Con la sua entrata in vigore, la presente Convenzione sostituisce la Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dell'inquinamento delle acque del mare da idrocarburi, ed emendamenti, nei confronti delle Parti della presente Convenzione.

2. Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica la codificazione e l'elaborazione del diritto del mare da parte della Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare indetta in base alla risoluzione 2750 C (XXV) dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, né le rivendicazioni e le posizioni giuridiche presenti o future di ogni Stato riguardanti il diritto del mare e la natura e l'estensione della giurisdizione dello Stato rivierasco e dello Stato di bandiera.

3. Nella presente Convenzione, il termine « giurisdizione » viene interpretato conformemente al diritto internazionale in vigore al momento dell'applicazione o dell'interpretazione della presente Convenzione.

ARTICOLO 10

Composizione delle controversie.

Ogni controversia fra due o più Parti della Convenzione sull'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione, che non abbia potuto essere composta mediante negoziati tra le Parti in causa viene, salvo decisione contraria delle Parti, sottoposta ad arbitrato a richiesta di una delle Parti, alle condizioni previste dal Protocollo II della presente Convenzione.

ARTICOLO 11

Trasmissione delle informazioni.

1. Le Parti della Convenzione si impegnano a comunicare all'Organizzazione:

a) il testo delle leggi, ordinanze, decreti, regolamenti ed altri strumenti promulgati sulle diverse questioni che entrano nel campo di applicazione della presente Convenzione;

b) la lista degli organismi non governativi abilitati ad agire in loro nome per tutto ciò che riguarda la concezione, la costruzione e l'equipaggiamento delle navi che trasportino delle sostanze nocive conformemente alle disposizioni contenute nelle norme;

c) un numero sufficiente di modelli di certificati che esse rilasciano in applicazione delle disposizioni contenute nelle norme;

d) una lista degli impianti di raccolta precisando la loro ubicazione, capacità, installazioni disponibili ed altre caratteristiche;

e) tutti i rapporti ufficiali o i riassunti di tali rapporti che espongono i risultati dell'applicazione della presente Convenzione; e

f) un rapporto annuo che presenti, in una forma resa standardizzata da parte dell'Organizzazione, le statistiche relative alle sanzioni effettivamente inflitte per le infrazioni della presente Convenzione.

2. L'Organizzazione informa le Parti di ogni comunicazione ricevuta in base al presente articolo e diffonde a tutte le Parti le informazioni che le sono state comunicate, ai sensi delle alinee da b) a f) del paragrafo 1 del presente articolo.

ARTICOLO 12

Incidenti sopraggiunti alle navi.

1. Ogni Autorità si impegna ad effettuare un'inchiesta per ogni incidente sopraggiunto ad una qualsiasi delle proprie navi soggetta alle disposizioni contenute nelle norme, quando tale incidente abbia avuto, per l'ambiente marino, delle importantissime conseguenze nefaste.

2. Ogni Parte della Convenzione si impegna a fornire all'Organizzazione delle informazioni sui risultati di tale inchiesta quando essa ritiene che queste possono servire a determinare le modifiche che sarebbe auspicabile apportare alla presente Convenzione.

ARTICOLO 13

Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione.

1. La presente Convenzione resta aperta alla firma, presso la sede dell'Organizzazione, dal 15 gennaio 1974 al 31 dicembre 1974, e resta

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

in seguito aperta all'adesione. Gli Stati possono divenire Parti della presente Convenzione mediante:

- a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione; o
- b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione, seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione; o
- c) adesione.

2. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione avvengono mediante il deposito di uno strumento a tale scopo presso il Segretariato generale dell'Organizzazione.

3. Il Segretario generale della Organizzazione informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi abbiano aderito di ogni firma o del deposito di ogni nuovo strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione nonché della data di tale deposito.

ARTICOLO 14

Allegati facoltativi.

1. Uno Stato può, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione della presente Convenzione, dichiarare di non accettare uno qualsiasi degli Allegati III, IV e V (qui appresso indicati « Allegati facoltativi ») o l'insieme di essi della presente Convenzione. Con riserva di quanto precede, le Parti della Convenzione sono vincolate da uno qualsiasi degli Allegati nella sua interezza.

2. Uno Stato che abbia dichiarato di non essere vincolato da un Allegato facoltativo può accettare in ogni momento tale Allegato depositando, presso l'Organizzazione, uno strumento del tipo previsto dal paragrafo 2 dell'articolo 13.

3. Uno Stato che faccia una dichiarazione in base al paragrafo 1 del presente articolo su di un Allegato facoltativo e che non accetti tale Allegato in seguito, in conformità del paragrafo 2 del presente articolo non si assume alcun obbligo e non ha il diritto di godere di alcun beneficio derivante dalla Convenzione per quanto attiene alle questioni che dipendono da tale Allegato; nella presente Convenzione, tutti i riferimenti alle Parti non costituiscono riferimento a tale Stato per quanto attiene alle questioni che dipendono da tale Allegato.

4. L'Organizzazione informa gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito, di ogni dichiarazione fatta in base al presente articolo, nonché del ricevimento di ogni strumento depositato in conformità delle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo.

ARTICOLO 15

Entrata in vigore.

1. La presente Convenzione entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui almeno 15 Stati le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo (della stazza

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

lorda) della flotta mondiale delle navi a fini commerciali sono divenute Parti della presente Convenzione conformemente alle disposizioni dell'articolo 13.

2. Un Allegato facoltativo entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui le condizioni enunciate al paragrafo 1 del presente articolo siano state soddisfatte per il presente Allegato.

3. L'Organizzazione informa gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito, della data della sua entrata in vigore conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo.

4. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione della Convenzione o di un qualsiasi Allegato facoltativo o di adesione ad essi dopo che le condizioni che regolano la loro entrata in vigore siano state soddisfatte ma prima della loro entrata in vigore, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione hanno efficacia al momento dell'entrata in vigore della Convenzione o dell'Allegato facoltativo o tre mesi dopo la data del deposito dello strumento, ove quest'ultima data sia posteriore.

5. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione della Convenzione o di un Allegato facoltativo, o di adesione ad essi dopo la loro entrata in vigore, la Convenzione o l'Allegato facoltativo acquistano efficacia tre mesi dopo la data del deposito dello strumento.

6. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione depositato dopo la data in cui siano state osservate tutte le condizioni previste all'articolo 16 per l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione o ad un Allegato facoltativo, si applica al testo modificato della Convenzione o dell'Allegato facoltativo.

ARTICOLO 16

Emendamenti.

1. La presente Convenzione può essere emendata mediante una qualsiasi delle procedure definite nei seguenti paragrafi.

2. Emendamenti successivi all'esame da parte dell'Organizzazione:

a) ogni emendamento proposto da una Parte della Convenzione viene sottoposto all'Organizzazione e diffuso dal suo Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutte le Parti almeno sei mesi prima che venga esaminato;

b) ogni emendamento proposto e diffuso in base alla procedura di cui sopra viene sottoposto, dall'Organizzazione, ad un organo competente perché lo esamini;

c) le Parti della Convenzione, che siano membri dell'Organizzazione o meno, sono autorizzate a partecipare ai lavori dell'Organizzazione competente;

d) gli emendamenti vengono adottati alla maggioranza dei due terzi delle sole Parti della Convenzione, presenti e votanti;

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

e) se sono adottati conformemente al precedente paragrafo d), gli emendamenti vengono comunicati dalla Organizzazione a tutte le Parti della Convenzione ai fini dell'accettazione;

f) si ritiene che un emendamento sia stato accettato nelle seguenti condizioni:

- i) un emendamento ad un articolo della Convenzione si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi delle Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento della stazza lorda della flotta mondiale delle navi utilizzate a fini commerciali;
- ii) un emendamento ad un Allegato della Convenzione si ritiene accettato conformemente alla procedura definita al paragrafo f) iii) a meno che, al momento della sua adozione, l'organo competente non decida che l'emendamento si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi delle Parti le cui flotte mercantili rappresentano in totale almeno il 50 per cento della stazza lorda della flotta mondiale delle navi utilizzate a fini commerciali; tuttavia, in ogni momento, prima dell'entrata in vigore di un emendamento di un Allegato, una Parte può notificare al Segretario generale dell'Organizzazione che l'emendamento non entrerà in vigore nei suoi confronti che dopo essere stato espressamente da lei approvato; il Segretario generale porta la notifica e la data del suo ricevimento a conoscenza delle Parti;
- iii) un emendamento ad un'appendice di un Allegato della Convenzione si ritiene accettato allo spirare di un termine che viene fissato dall'organo competente al momento della sua adozione ma che non deve essere inferiore a dieci mesi, a meno che non sia stata comunicata un'obiezione all'Organizzazione, durante tale periodo, da almeno un terzo delle Parti o da Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento della stazza lorda della flotta mondiale delle navi utilizzate a fini commerciali, essendo presa in considerazione quella delle due condizioni che viene soddisfatta per prima;
- iv) un emendamento al Protocollo I della Convenzione viene sottoposto alle stesse procedure degli emendamenti degli Allegati della Convenzione, conformemente ai precedenti paragrafi f) ii) o f) iii);
- v) un emendamento al Protocollo II della Convenzione viene sottoposto alle stesse procedure degli emendamenti di un articolo della Convenzione, conformemente al precedente paragrafo f) i);

g) l'entrata in vigore dell'emendamento interviene alle seguenti condizioni:

- i) se si tratta di un emendamento ad un articolo della Convenzione, al Protocollo II o al Protocollo I o ad un Allegato della Convenzione che non sia accettato conformemente alla procedura di cui all'alinea f) iii), l'emendamento accettato conformemente alle disposizioni che precedono entra

in vigore sei mesi dopo la data della sua accettazione nei confronti delle Parti che hanno dichiarato di averlo accettato;

- ii) se si tratta di un emendamento al Protocollo I, ad un'appendice di un Allegato o ad un Allegato della Convenzione che sia accettato conformemente alla procedura definita nell'alinea f) iii), l'emendamento ritenuto accettato alle condizioni che precedono entra in vigore sei mesi dopo la sua accettazione per tutte le Parti contraenti ad eccezione di quelle che, prima di tale data, abbiano fatto una dichiarazione a norma della quale esse non l'accettino o una dichiarazione in conformità del paragrafo f) ii), a norma della quale sia necessaria la loro approvazione.

3. Emendamento mediante una Conferenza:

a) a domanda di una Parte, appoggiata da almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione convoca una Conferenza delle Parti della Convenzione per esaminare gli emendamenti alla presente Convenzione;

b) ogni emendamento adottato da tale Conferenza alla maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti viene comunicato dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutte le Parti allo scopo di ottenere la loro accettazione;

c) a meno che la Conferenza non decida altrimenti, l'emendamento è ritenuto accettato ed entra in vigore secondo le procedure previste a tale scopo al precedente paragrafo 2, alinee f) e g).

4. Nel caso di un emendamento ad un Allegato facoltativo, l'espressione « Parte della Convenzione » deve essere interpretata nel presente articolo come designante una Parte vincolata dal detto Allegato.

a) Ogni Parte che si sia rifiutata di accettare un emendamento ad un Allegato facoltativo, l'espressione « Parte della Convenzione » deve essere interpretata nel presente articolo come designante una Parte vincolata dal detto Allegato.

b) Ogni Parte che si sia rifiutata di accettare un emendamento ad un Allegato viene trattata come non Parte ai soli fini della applicazione di tale emendamento.

5. L'adozione e l'entrata in vigore di un nuovo Allegato sono soggette alle stesse procedure che regolano l'adozione e l'entrata in vigore di un emendamento ad un articolo della Convenzione.

6. Salvo espressa disposizione contraria, ogni emendamento alla presente Convenzione, fatto in applicazione del presente articolo e riguardante la struttura delle navi, non è applicabile che alle navi il cui contratto di costruzione sia firmato, o, in assenza di un tale contratto, la cui chiglia sia posata alla data di entrata in vigore dell'emendamento o successivamente a tale data.

7. Ogni emendamento ad un Protocollo o ad un Allegato deve vertere sul merito di tale Protocollo o di tale Allegato e deve essere compatibile con le disposizioni degli articoli della presente Convenzione.

8. Il Segretario generale dell'Organizzazione informa tutte le Parti di ogni emendamento che entra in vigore in base al presente articolo, nonché della data in cui ciascuno degli emendamenti entra in vigore.

9. Ogni dichiarazione od obiezione relativa ad un emendamento comunicata in base al presente articolo deve essere notificata per iscritto al Segretario generale dell'Organizzazione. Quest'ultimo informa tutte le Parti della Convenzione della notifica in questione e della sua data di ricevimento.

ARTICOLO 17

Promozione della cooperazione tecnica.

Le Parti della Convenzione devono, in consultazione con l'Organizzazione ed altri organismi internazionali, con il concorso ed in coordinamento con il Direttore esecutivo del Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente, promuovere l'aiuto da apportare alle Parti che richiedono un'assistenza tecnica allo scopo:

- a) di formare del personale scientifico e tecnico;
- b) di procurarsi l'equipaggiamento e gli adeguati impianti di raccolta e di sorveglianza;
- c) di facilitare l'adozione di altre misure e disposizioni intese a prevenire o ad attenuare l'inquinamento dell'ambiente marino da parte delle navi; e
- d) d'incoraggiare la ricerca;

di preferenza all'interno dei paesi interessati, in modo da favorire la realizzazione degli scopi e degli obiettivi della presente Convenzione.

ARTICOLO 18

Denuncia.

1. La presente Convenzione od ogni Allegato facoltativo può essere denunciato da una qualsiasi delle Parti della Convenzione in ogni momento dopo lo spirare di un periodo di cinque anni a partire dalla data in cui la Convenzione o un tale Allegato entri in vigore nei confronti di tale Parte.

2. La denuncia è effettuata mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione che comunica il tenore e la data di tale notifica nonché la data in cui la denuncia acquista efficacia a tutte le altre Parti.

3. La denuncia ha effetto dodici mesi dopo la data in cui il Segretario generale dell'Organizzazione ne ha ricevuto notifica o allo spirare di ogni altro termine più importante enunciato nella notifica.

ARTICOLO 19

Deposito e registrazione.

1. La presente Convenzione sarà depositata presso il Segretario generale dell'Organizzazione che ne trasmetterà copie certificate conformi a tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi aderiranno.

2. A partire dall'entrata in vigore della presente Convenzione, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmetterà copia certificata conforme al Segretario generale delle Nazioni Unite al fine della registrazione e pubblicazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 20

Lingue.

La presente Convenzione viene redatta in un unico esemplare nelle lingue inglese, francese, russa e spagnola, i quattro testi facenti ugualmente fede. Traduzioni ufficiali saranno redatte nelle lingue araba, tedesca, italiana e giapponese e saranno depositate con l'originale firmato.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi a tale scopo, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO A LONDRA il 2 novembre 1973.

(Seguono le firme)

PROTOCOLLO I

DISPOSIZIONI CONCERNENTI L'INVIO DI RAPPORTI SUGLI EVENTI COMPORNTANTI O CHE POSSONO COMPORNTARE LO SCARICO DI SOSTANZE NOCIVE

(in applicazione dell'articolo 8 della Convenzione)

ARTICOLO I

Obbligo di redigere un rapporto.

1. Il capitano di una nave alla quale sia accaduto uno degli eventi di cui all'articolo III del presente Protocollo, od ogni altra persona che sia incaricata della nave, fa un rapporto senza indugio sulle circostanze dell'evento, conformemente alle disposizioni del presente Protocollo, con tutti i dettagli possibili.

2. In caso di abbandono della nave di cui al paragrafo 1 del presente articolo, o quando il rapporto relativo a tale nave è incompleto o sia impossibile da ottenersi, il proprietario, il noleggiatore, il gestore o l'amministratore della nave o i loro agenti devono, in tutta la misura del possibile, assumere gli obblighi che incombono al capitano ai sensi delle disposizioni del presente Protocollo.

ARTICOLO II

Procedura applicabile all'invio di rapporti.

1. Ogni rapporto viene trasmesso per radio ogni volta che ciò è possibile, ma in ogni caso per le vie più rapide di cui disponga al momento del fatto. Ai rapporti trasmessi via radio viene attribuito il più alto grado di priorità possibile.

2. I rapporti sono indirizzati al funzionario o all'organismo competente specificato al paragrafo 2, alinea a) dell'articolo 8 della Convenzione.

ARTICOLO III

Data di invio dei rapporti.

Viene redatto un rapporto ogni volta che un evento comporta:

a) uno scarico oltre quello autorizzato dalla presente Convenzione; o

b) uno scarico autorizzato ai sensi delle disposizioni della presente Convenzione per il fatto:

- i) che esso tende ad assicurare la sicurezza di una nave o a salvaguardare delle vite umane in mare; o
- ii) che risulta che un'avaria sopraggiunta alla nave o al suo equipaggiamento; o

c) uno scarico di una sostanza nociva tendente a combattere un caso particolare di inquinamento o effettuato ai fini di legittime ricerche scientifiche sulla riduzione o il controllo dell'inquinamento; o

d) una probabilità di scarichi prevista all'alinea a), b) o c) del presente articolo.

ARTICOLO IV

Natura del rapporto.

1. Ogni rapporto fornisce, come regola generale:

- a) l'identità della nave;
- b) l'ora e la data del verificarsi dell'evento;
- c) la posizione geografica della nave al momento dell'evento;
- d) lo stato dei venti e del mare al momento dell'evento; e
- e) i relativi dettagli sullo stato della nave.

2. Ogni rapporto fornisce, in particolare:

a) delle informazioni dettagliate sulla natura delle sostanze nocive in causa, ivi compresa, se possibile, la loro esatta denominazione tecnica (la denominazione commerciale non dovrebbe essere usata al posto dell'esatta denominazione tecnica);

b) la quantità esatta od approssimativa, la concentrazione nonché il probabile stato delle sostanze nocive scaricate o suscettibili di essere scaricate in mare;

c) ove occorra, la descrizione dell'imballaggio e dei segni di identificazione; e

d) se possibile, il nome del mittente, del destinatario o del fabbricante.

3. Ogni rapporto indica chiaramente se la sostanza nociva scaricata o suscettibile di essere scaricata è un idrocarburo, una sostanza nociva allo stato liquido, una sostanza nociva allo stato solido o una sostanza nociva allo stato gassoso e se tale sostanza veniva o viene trasportata alla rinfusa o in colli (balle), in contenitori, in cisterne mobili o in auto-cisterne o in vagoni-cisterna.

4. Ogni rapporto deve essere completato, ove occorra, da ogni altra informazione pertinente che venga richiesta da una delle persone alle quali è indirizzato il rapporto o che l'autore del rapporto ritenga appropriata.

ARTICOLO V

Rapporto complementare.

Ogni persona che si trovi obbligata ad inviare un rapporto in base alle disposizioni del presente Protocollo deve, nella misura del possibile:

a) completare il rapporto iniziale, ove occorra, con delle informazioni sull'evoluzione della situazione; e

b) aderire, in tutta la misura del possibile, alle richieste di informazioni complementari provenienti dagli Stati colpiti dall'evento.

PROTOCOLLO II

ARBITRAGGIO

(in applicazione dell'articolo 10 della Convenzione)

ARTICOLO I

A meno che le Parti in controversia non decidano altrimenti, il procedimento arbitrale viene condotto conformemente alle disposizioni del presente Protocollo.

ARTICOLO II

1. Viene costituito un tribunale arbitrale su domanda indirizzata da una Parte della Convenzione ad un'altra Parte in applicazione dell'articolo 10 della presente Convenzione. La domanda di arbitrato contiene l'oggetto della richiesta nonché ogni documento giustificativo in appoggio all'esposizione del caso.

2. La Parte richiedente informa il Segretario generale dell'Organizzazione del fatto che questa ha richiesto la costituzione di un tribunale, del nome delle Parti in controversia nonché degli articoli della Convenzione o delle norme la cui interpretazione o applicazione dia luogo, a proprio avviso, alla disputa. Il Segretario generale trasmette tali informazioni a tutte le Parti.

ARTICOLO III

Il tribunale è composto di tre membri: un arbitro nominato da ogni Parte in controversia ed un terzo arbitro designato di comune accordo dai primi due, che assume la presidenza del tribunale.

ARTICOLO IV

1. Se allo scadere di un termine di sessanta giorni a partire dalla nomina del secondo arbitro, il presidente del tribunale non è stato nominato, il Segretario generale dell'Organizzazione, su richiesta della

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Parte più diligente, procede, entro un nuovo termine di sessanta giorni, alla sua designazione, scegliendolo da una lista di persone qualificate, redatta in anticipo dal Consiglio dell'Organizzazione.

2. Se, entro un termine di sessanta giorni a partire dalla data di ricevimento della domanda, una delle Parti non ha proceduto alla designazione di un membro del tribunale che è tenuta a fare, l'altra Parte può investire direttamente il Segretario generale dell'Organizzazione, che provvede alla designazione del presidente del tribunale entro un termine di sessanta giorni scegliendo dalla lista di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Il presidente del tribunale, dal momento della sua nomina, chiede alla Parte che non ha nominato arbitro a farlo nelle stesse forme e condizioni. Ove essa non proceda alla designazione che le viene così richiesta, il presidente del tribunale chiede al Segretario generale dell'Organizzazione di provvedere a tale designazione nelle forme e condizioni previste al paragrafo precedente.

4. Il presidente del tribunale, ove venga nominato in base alle disposizioni del presente articolo, non deve possedere o aver posseduto la nazionalità di una delle Parti, a meno che l'altra Parte non vi consente.

5. In caso di decesso o di assenza di un arbitro la cui designazione spettava ad una Parte, quest'ultima nomina il suo sostituto entro un termine di sessanta giorni a partire dalla data di decesso o di assenza. Ove essa non lo faccia, il procedimento continua con gli arbitri che restano. In caso di decesso o di assenza del presidente del tribunale, il suo sostituto viene nominato alle condizioni previste dal precedente articolo III, in mancanza di accordo tra i membri del tribunale entro sessanta giorni dal decesso o dall'assenza, alle condizioni previste dal presente articolo.

ARTICOLO V

Il tribunale può conoscere e decidere delle domande riconvenzionali direttamente connesse all'oggetto della controversia.

ARTICOLO VI

Ogni Parte assume a proprio carico la remunerazione del proprio arbitro e le spese connesse, nonché le spese incorse per la preparazione del proprio incartamento. Il costo della remunerazione del presidente del tribunale nonché tutte le spese di ordine generale causate dall'arbitrato sono divise equamente fra le Parti. Il tribunale registra tutte le spese e ne fornisce una dimostrazione finale.

ARTICOLO VII

Ogni Parte della Convenzione della quale sia in causa un interesse di ordine giuridico, può, dopo avere avvisato per iscritto le Parti che hanno iniziato tale procedimento, associarsi al procedimento arbitrale, con l'accordo del tribunale.

ARTICOLO VIII

Ogni tribunale arbitrale costituito ai sensi del presente Protocollo fissa le proprie norme di procedura.

ARTICOLO IX

1. Le decisioni del tribunale, sia sulla propria procedura e luogo delle proprie riunioni sia su ogni controversia che gli venga sottoposta, vengono adottate alla maggioranza dei voti dei suoi membri; l'assenza o l'astensione di uno dei membri del tribunale designati dalle Parti non impedisce al tribunale di deliberare. In caso di parità, il voto del presidente è ritenuto decisivo.

2. Le Parti facilitano i lavori del tribunale; a tale fine, conformemente alla loro legislazione e facendo uso di tutti i mezzi di cui dispongono, le Parti:

a) forniscono al tribunale tutti i documenti e le informazioni utili;

b) danno al tribunale la possibilità di entrare sul loro territorio, di ascoltare dei testimoni o degli esperti e di esaminare i luoghi.

3. L'assenza o la mancanza di una Parte non ostacola il procedimento.

ARTICOLO X

1. Il tribunale pronuncia la propria sentenza entro un termine di cinque mesi a partire dalla data della propria costituzione, a meno che non decida, in caso di necessità, di prorogare tale termine, essendo il termine supplementare non superiore a tre mesi. La sentenza del tribunale viene motivata. Essa è definitiva e inappellabile e viene comunicata al Segretario generale dell'Organizzazione. Le Parti devono uniformarvisi senza indugio.

2. Ogni controversia che potrebbe sorgere fra le Parti sull'interpretazione o sull'esecuzione di una sentenza, può essere sottoposta dalla Parte più diligente al giudizio del tribunale che l'ha resa o, se quest'ultimo non può esserne investito, di un tribunale costituito a tale scopo nello stesso modo del primo.

ALLEGATO I

NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO
DA IDROCARBURI

CAPITOLO I

NORME GENERALI.

*Norma 1**Definizioni.*

Ai fini del presente Allegato:

1. Per « idrocarburi » si intende il petrolio in tutte le sue forme, ed in particolare il petrolio greggio, l'olio combustibile, i fanghi, i residui d'idrocarburi e i prodotti raffinati (diversi dai prodotti petrolchimici che sono soggetti alle disposizioni dell'Allegato II della presente Convenzione) e comprende, senza che ciò rechi pregiudizio al carattere generale di ciò che precede, le sostanze elencate nell'Appendice I del presente Allegato.

2. Per « miscela di idrocarburi » si intende ogni miscela contenente degli idrocarburi.

3. Per « combustibile liquido » si intende ogni idrocarburo utilizzato come combustibile per l'apparato propulsivo e gli apparati ausiliari della nave che trasporta tale combustibile.

4. Per « petroliera » si intende una nave costruita o adattata soprattutto al fine del trasporto di idrocarburi alla rinfusa nei suoi spazi destinati al carico e comprende i trasporti misti ed ogni « nave cisterna per prodotti chimici » come definito all'Allegato II della presente Convenzione quando trasporta un carico completo o parziale di idrocarburi alla rinfusa.

5. Per « trasportatore misto » si intende una nave concepita per il trasporto sia degli idrocarburi sia dei carichi solidi alla rinfusa.

6. Per « nave nuova » si intende una nave:

a) il cui contratto di fabbricazione sia spirato dopo il 31 dicembre 1975; o

b) in assenza di un contratto di fabbricazione, la cui chiglia posata o si trovi in un equivalente stato di avanzamento dopo il 30 giugno 1976;

c) il cui carico si effettui dopo il 31 dicembre 1979; o

d) che abbia subito una importante trasformazione:

i) il cui contratto sia spirato dopo il 31 dicembre 1975; o

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

- ii) in assenza di ogni contratto, i cui lavori siano cominciati dopo il 30 giugno 1976; o
- iii) che sia terminata dopo il 31 dicembre 1979.

7. Per « nave esistente » si intende una nave che non sia una nave nuova.

8. Per « importante trasformazione » si intende una trasformazione di una nave esistente:

a) che modifichi considerevolmente le dimensioni o la capacità di trasporto della nave; o

b) che cambi il tipo della nave; o

c) che miri, a giudizio dell'Autorità, a prolungarne la vita in modo considerevole; o

d) che comporti altre modifiche tali che la nave, ove si trattasse di una nave nuova, sarebbe soggetta alle disposizioni pertinenti della presente Convenzione che non le sono applicabili in quanto nave esistente.

9. « A partire dalla terra più vicina » significa a partire dalla linea di base che serve a determinare il mare territoriale del territorio in questione in conformità del diritto internazionale; tuttavia, ai fini della presente Convenzione, l'espressione « a partire dalla terra più vicina » della costa nord significa a partire da una linea tracciata da un punto di latitudine 11° Sud e di longitudine 142°08' Est sulla costa nord-est dell'Australia sino ad un punto di latitudine 10°35' Sud e di longitudine 141°55' Est, poi tra i seguenti punti:

latitudine 10°00' Sud e longitudine 142°00' Est,

latitudine 9°10' Sud e longitudine 143°52' Est,

latitudine 9°00' Sud e longitudine 144°30' Est,

latitudine 13°00' Sud e longitudine 144°00' Est,

latitudine 15°00' Sud e longitudine 146°00' Est,

latitudine 18°00' Sud e longitudine 147°00' Est,

latitudine 21°00' Sud e longitudine 153°00' Est

e infine fino al punto di latitudine 24°42' Sud e di longitudine 153°15' Est sulla costa australiana.

10. « Zona speciale » indica una zona marittima che, per ragioni tecniche riconosciute, in merito alla sua situazione oceanografica ed ecologica nonché al particolare carattere del suo traffico, richiede l'adozione di metodi particolari obbligatori per prevenire l'inquinamento dei mari da idrocarburi. Nel numero delle zone speciali figurano quelle elencate nella norma 10 del presente Allegato.

11. « Tasso istantaneo di scarico degli idrocarburi » indica il tasso di scarico degli idrocarburi in litri all'ora in ogni istante diviso per la velocità della nave in nodi nello stesso istante.

12. « Cisterna » indica uno spazio chiuso costituito dalla struttura permanente di una nave che è concepita per il trasporto di liquidi alla rinfusa.

13. « Cisterna laterale » indica ogni cisterna adiacente al fasciame della nave.

14. « Cisterna centrale » indica ogni cisterna situata all'interno di una paratia longitudinale.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

15. « Cisterna di decantazione » indica una cisterna destinata in particolare a ricevere i residui delle cisterne, le acque di pulizia delle cisterne e le altre miscele di idrocarburi.

16. « Zavorra pulita » indica la zavorra di una cisterna che, dall'ultima volta che ha trasportato degli idrocarburi, è stata pulita in modo che l'effluente di tale cisterna, se fosse scaricato da una nave stazionaria in acque pulite e tranquille col bel tempo, non lascerebbe tracce visibili di idrocarburi alla superficie dell'acqua o del litorale adiacente e non lascerebbe né deposito né emulsione sotto la superficie dell'acqua o del litorale adiacente. Quando la zavorra scaricata passa attraverso un sistema di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi convenuti dall'Autorità, le indicazioni fornite da tale dispositivo, se indicano che la quantità percentuale dell'effluente in idrocarburi non oltrepassa le 15 parti per milione, dimostrano che la zavorra era pulita, nonostante la presenza di tracce visibili.

17. « Zavorra separata » indica l'acqua di zavorra introdotta in una cisterna completamente isolata dai circuiti del carico di idrocarburi e dal combustibile liquido e riservata permanentemente al trasporto di zavorra, o al trasporto di zavorra o di carichi diversi dagli idrocarburi o dalle sostanze nocive ai sensi delle diverse definizioni date negli Allegati della presente Convenzione.

18) La « lunghezza » (L) è uguale al 96 per cento della lunghezza totale al galleggiamento, ad una distanza sopra la chiglia uguale all'85 per cento del puntale minimo dello scafo o alla distanza tra la superficie frontale della ruota di prua e l'asse del timone a tale linea di galleggiamento, ove tale valore sia superiore. Nel caso delle navi concepite per navigare con la chiglia inclinata, la linea di galleggiamento alla quale viene misurata la lunghezza deve essere parallela alla linea di galleggiamento con carico previsto. La lunghezza (L) è misurata in metri.

19. « Le perpendicolari avanti e indietro » sono prese alle estremità avanti e indietro della lunghezza (L). La perpendicolare avanti deve passare per l'inversione della superficie frontale della ruota di prua con la linea di galleggiamento sulla quale viene misurata la lunghezza.

20. « Il centro della nave » è situazione a metà della lunghezza (L).

21. La « larghezza della nave » (B) è la larghezza massima al centro della nave, misurata fuori-quinti per le navi a scafo metallico e misurata fuori-fascione per le navi a scafo non metallico. La larghezza (B) è misurata in metri.

22. « Portata lorda » (DW) indica la differenza, espressa in tonnellate metriche, tra il dislocamento di una nave in un'acqua di densità uguale a 1,025 al galleggiamento in carico corrispondente al bordo libero *d'été assigné* e il suo peso scarico.

23. « Peso scarico » indica il dislocamento, in tonnellate metriche, di una nave senza carico, combustibile liquido, olio lubrificante, acqua di zavorra acqua dolce, né acqua di alimentazione delle caldaie nelle sue cisterne, senza provviste di bordo e senza passeggeri né bagagli.

24. « Permeabilità » di uno spazio indica il rapporto tra il volume di questo spazio che si suppone occupato dall'acqua e il suo volume totale.

25. In tutti i casi, i « volumi » e le « superfici » di una nave sono calcolati fuori-quinti.

Norma 2

Campo di applicazione.

1. Salvo espressa disposizione contraria, le disposizioni del presente Allegato si applicano a tutte le navi.

2. Quando una nave diversa da una petroliera è fornita di spazi per il carico che sono costruiti ed utilizzati per il trasporto di idrocarburi alla rinfusa e la cui capacità totale sia uguale o superiore a 200 metri cubi, le disposizioni delle norme 9, 10, 14, 15 1), 2) e 3), 18, 20 e 24 4) del presente Allegato applicabili alle petroliere si applicano anche alla costruzione e allo sfruttamento degli spazi; tuttavia, quando questa capacità totale è inferiore a 1000 metri cubi, le prescrizioni della norma 15 4) del presente Allegato possono essere applicate in luogo di quelle della norma 15 1), 2) e 3).

3. Quando una petroliera trasporta, in uno dei suoi spazi destinati al carico, delle sostanze soggette alle disposizioni dell'Allegato II della presente Convenzione, conviene applicare anche le disposizioni pertinenti dell'Allegato II.

4. a) Tutti gli idrotteri, aliscafi ed altri nuovi tipi di navi (mezzi a effetto di superficie, mezzi sommergibili, eccetera) le cui caratteristiche di costruzione rendono ingiustificata o praticamente irrealizzabile l'applicazione di una qualsiasi delle disposizioni dei capitoli II e III del presente Allegato, relative alla costruzione e all'equipaggiamento, possono essere dispensate dall'Autorità dall'applicazione di tali disposizioni, a condizione che la costruzione e l'equipaggiamento della nave offrano una protezione equivalente contro l'inquinamento da idrocarburi, tenuto conto del servizio al quale sono destinati;

b) i particolari di una tale esenzione accordata dall'Autorità devono figurare su di un certificato di cui alla norma 5 del presente Allegato;

c) appena possibile e, al più tardi, entro un termine di novanta giorni, l'Autorità che accorda una tale esenzione ne comunica i particolari ed i motivi all'Organizzazione che li rende noti alle Parti della Convenzione per informazione e perché, se occorre, sia ad esse dato seguito.

Norma 3

Equivalenze.

1. L'Autorità può autorizzare la messa in opera, su di una nave, di installazioni, materiali, dispositivi ed apparecchi, in sostituzione di quelli prescritti dal presente Allegato, a condizione che tali installazioni, materiali, dispositivi ed apparecchi siano almeno altrettanto efficaci di quelli prescritti dal presente Allegato. Tale competenza della

Autorità non viene estesa alla facoltà di sostituire, a titolo di equivalenza, le prescrizioni delle norme del presente Allegato in materia di concessione e di costruzione con metodi di sfruttamento intesi a controllare gli scarichi di idrocarburi.

2. L'Autorità che autorizza un'installazione, un materiale, un dispositivo o un apparecchio in sostituzione di quelli prescritti dal presente Allegato, ne comunica i particolari all'Organizzazione che li rende noti alle Parti della Convenzione per informazione e perché vi sia dato seguito, ove occorra.

Norma 4

Visite.

1. Ogni petroliera di una stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, nonché ogni altra nave di una stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, viene sottoposta alle seguenti visite:

a) prima della sua entrata in servizio o prima che il certificato prescritto dalla norma 5 del presente Allegato sia rilasciato per la prima volta, una visita iniziale che comprenda una visita completa della sua struttura, del suo equipaggiamento, delle sue installazioni, delle sue attrezzature e dei suoi materiali per tutto ciò che attiene al presente Allegato;

b) delle visite periodiche ad intervalli specificati dall'Autorità ma non superiori ai cinque anni, che permettano di accertarsi che la struttura, l'equipaggiamento, le installazioni, le attrezzature e i materiali soddisfano completamente le disposizioni pertinenti del presente Allegato; tuttavia, quando la durata del certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) è prorogato conformemente alle disposizioni dei paragrafi 3 o 4 della norma 8 del presente Allegato, l'intervallo fra le visite periodiche può essere prolungato di conseguenza;

c) delle visite intermedie ad intervalli specificati dall'Autorità ma non superiori a trenta mesi. Tali visite permettono di accertarsi che il materiale e i sistemi di pompaggio e di tubazioni, in particolare i dispositivi di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi, i separatori d'acqua e di idrocarburi e i sistemi di filtraggio degli idrocarburi, sono in tutti i punti conformi alle disposizioni pertinenti del presente Allegato e funzionanti. Queste visite intermedie devono essere iscritte sul certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) rilasciato in base alla norma 5 del presente Allegato.

2. Per quanto concerne le navi che non sono soggette alle disposizioni del paragrafo 1 della presente norma, l'Autorità determina le misure da adottare perché siano rispettate le disposizioni applicabili del presente Allegato.

3. Le visite di una nave, per quanto attiene all'applicazione delle disposizioni del presente Allegato, vengono effettuate da funzionari dell'Autorità. Tuttavia l'Autorità può incaricare delle visite, sia degli ispettori nominati a tale scopo, sia degli organismi da essa accettati. In tutti i casi, l'Autorità interessata si rende pienamente garante della completa esecuzione e dell'efficacia delle visite.

4. Dopo una qualsiasi delle visite previste nella presente norma, non deve essere apportato alcun cambiamento importante di natura diversa da una semplice sostituzione dell'equipaggiamento o delle installazioni, senza l'autorizzazione dell'Autorità, alla sua struttura, all'equipaggiamento, alle installazioni, alle attrezzature o ai materiali che sono stati oggetto della visita.

Norma 5

Rilascio dei certificati.

1. Un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973), dopo la visita effettuata conformemente alle disposizioni della norma 4 del presente Allegato, viene rilasciato ad ogni petroliera la cui stazza lorda sia uguale o superiore a 150 tonnellate e ad ogni nave con stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, che effettui dei viaggi e destinazione di porti o di terminali al largo situati entro i limiti della giurisdizione di altre Parti della Convenzione. Per quanto riguarda le navi esistenti, tale disposizione diviene applicabile dodici mesi dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione.

2. Tale certificato viene rilasciato, sia dall'Autorità sia da un agente o da un organismo debitamente autorizzato. In tutti i casi, l'Autorità assume la piena responsabilità del certificato.

Norma 6

Rilascio di un certificato da parte di un altro Governo.

1. Il Governo di una Parte della Convenzione può, a richiesta dell'Autorità, far visitare una nave; se esso ritiene che le disposizioni del presente Allegato sono osservate, rilascia alla nave un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) o ne autorizza il rilascio conformemente al presente Allegato.

2. Una copia del certificato ed una copia del rapporto della visita vengono inviate, appena possibile, all'Autorità che ne fa domanda.

3. Un certificato così rilasciato comporta una dichiarazione che attesti che è stato rilasciato su richiesta dell'Autorità; esso ha lo stesso valore e viene accettato alle stesse condizioni di un certificato rilasciato in applicazione della norma 5 del presente Allegato.

4. Non viene rilasciato alcun certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) ad una nave che sia autorizzata a battere bandiera di uno Stato che non sia parte della Convenzione.

Norma 7

Forma dei certificati.

Il certificato di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) viene redatto in una lingua ufficiale dello Stato che lo rilascia, conformemente al modello che figura all'Appendice II del presente Al-

legato. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese né il francese, il testo comprende una traduzione in una di queste lingue.

Norma 8

Durata della validità del certificato.

1. Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) viene rilasciato per un periodo la cui durata viene fissata dall'Autorità, senza che tale durata possa superare i cinque anni a partire dalla data del rilascio, tranne nei casi previsti dai paragrafi 2, 3 e 4 della presente norma.

2. Se, alla data dello spirare del proprio certificato, una nave non si trova in un porto o terminale al largo sotto la giurisdizione della Parte della Convenzione di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, la validità del certificato può essere prorogata dall'Autorità. Una tale proroga non deve tuttavia essere accordata che per permettere alla nave di portare a termine il suo viaggio verso lo Stato di cui è autorizzata a battere bandiera o nel quale deve essere ispezionata, e ciò solo nel caso in cui tale misura appaia opportuna e ragionevole.

3. Nessun certificato deve essere così prorogato per un periodo superiore ai cinque mesi ed una nave che goda di una tale proroga non ha diritto, al suo arrivo nello Stato di cui è autorizzata, a battere bandiera o nel porto in cui deve essere ispezionata, di lasciare tale porto o tale Stato senza avere ottenuto un nuovo certificato.

4. Un certificato che non sia stato prorogato in base alle disposizioni precedenti della presente norma può essere prorogato dall'Autorità per un termine di grazia che non superi di un mese la data di scadenza indicata su tale certificato.

5. Il certificato cessa di essere valido se la struttura, le attrezzature, le installazioni, i materiali e l'equipaggiamento prescritti dal presente Allegato hanno subito delle modifiche importanti di natura diversa da una semplice sostituzione dell'equipaggiamento o delle installazioni, senza l'accordo dell'Autorità, o se le visite intermedie specificate dall'Autorità in applicazione della norma 4 paragrafo 1, alinea c) del presente Allegato non sono state effettuate.

6. Ogni certificato rilasciato ad una nave cessa di essere valido se la nave passa a battere bandiera di un altro Stato, fatte salve le disposizioni del paragrafo 7 della presente norma.

7. Quando una nave passa a battere bandiera di un'altra Parte, il certificato resta valido per un periodo non superiore a cinque mesi, se la durata della sua validità veniva estesa ad un tale periodo, o sino alla data in cui l'Autorità rilasci un altro certificato in sostituzione, se quest'ultima data è la più vicina. Il Governo della Parte di cui la nave era precedentemente autorizzata a battere bandiera invia all'Autorità appena possibile dopo il cambiamento di bandiera, una copia del certificato di cui la nave era provvista alla data del cambiamento nonché una copia del rapporto d'ispezione, se del caso.

CAPITOLO II

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO ALL'ESERCIZIO DELLE NAVI

Norma 9

Regolamentazione degli scarichi di idrocarburi.

1. Fatte salve le disposizioni delle norme 10 e 11 del presente Allegato e del paragrafo 2 della presente norma, viene vietato ad ogni nave alla quale si applichi il presente Allegato di scaricare in mare degli idrocarburi o delle miscele di idrocarburi, tranne nel caso in cui siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) per quanto riguarda le petroliere, tranne nei casi previsti all'alinea b) del presente paragrafo:

- i) la petroliera non si trovi in una zona speciale;
- ii) la petroliera si trovi a più di 50 miglia marine dalla terra più vicina;
- iii) la petroliera si trovi in navigazione;
- iv) il tasso istantaneo di scarico degli idrocarburi non superi i 60 litri per miglio marino;
- v) la quantità totale di idrocarburi scaricata in mare non superi, per le petroliere esistenti, 1/15.000 della quantità totale del carico particolare da cui provengono i residui e, per le petroliere nuove, 1/30.000 della quantità totale del carico particolare da cui provengono i residui; e
- vi) la petroliera utilizzi, tranne nei casi previsti dalla norma 15, paragrafo 3 del presente Allegato, un sistema di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi ed un insieme di cisterne di decantazione come prescritto dalla norma 15 del presente Allegato;

b) per quanto riguarda le navi di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, diverse dalle petroliere, e per quanto concerne le petroliere, per le stive della parte macchine ad esclusione delle stive della sala pompe da carico a meno che i loro effluenti non siano mescolati con dei residui del carico di idrocarburi:

- i) la nave non sia in una zona speciale;
- ii) la nave si trovi a più di 12 miglia marine dalla terra più vicina;
- iii) la nave sia in navigazione;
- iv) il tenore dell'effluente in idrocarburi sia inferiore a 100 parti per milione; e

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

v) la nave utilizzi un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi, un sistema di separazione dell'acqua e degli idrocarburi, un sistema di filtraggio o un altro impianto prescritto dalla norma 16 del presente Allegato.

2. Per quanto riguarda le navi di stazza lorda inferiore o uguale a 400 tonnellate, diverse dalle petroliere, che navighino fuori delle zone speciali, l'Autorità vigila affinché siano attrezzate, nella misura del possibile e della ragionevolezza, con impianti che permettano la conservazione dei residui di idrocarburi a bordo e il loro scarico negli impianti di raccolta o in mare conformemente alle disposizioni del paragrafo 1, alinea b) della presente norma.

3. Ogni qualvolta vengano osservate delle tracce visibili di idrocarburi alla superficie o sotto la superficie dell'acqua nell'immediata prossimità di una nave o della sua scia, i Governi delle Parti della Convenzione, nella misura in cui possono ragionevolmente farlo, indagano rapidamente sui fatti che permettono di stabilire se vi sia stata un'infrazione alle disposizioni della presente norma o alla norma 10 del presente Allegato. L'indagine verte in particolare sullo stato del vento e del mare, sulla rotta e la velocità della nave, sulle altre possibili fonti di tracce visibili nelle vicinanze e su tutti i documenti pertinenti in cui sono registrati gli scarichi di idrocarburi.

4. Le disposizioni del paragrafo 1 della presente norma non si applicano allo scarico della zavorra pulita o separata. Le disposizioni dell'alinea b) di questo stesso paragrafo non si applicano allo scarico di miscele di idrocarburi che, non diluite, abbiano un tenore di idrocarburi non superiore alle 15 parti per milione.

5. Lo scarico in mare non deve contenere né prodotti chimici od altre sostanze in quantità o in concentrazioni pericolose per l'ambiente marino, né prodotti chimici o altre sostanze utilizzate per sfuggire alle condizioni di scarico previste dalla presente norma.

6. I residui di idrocarburi che non possono essere scaricati in mare nelle condizioni enunciate nei paragrafi 1, 2 e 4 della presente norma sono conservati a bordo o scaricati negli impianti di raccolta.

*Norma 10**Metodi di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi
dovuto alle navi in esercizio nelle zone speciali.*

1. Ai fini del presente Allegato, le zone speciali sono la zona del Mare Mediterraneo, la zona del Mar Baltico, la zona del Mar Nero, la zona del Mar Rosso e la «zona dei Golfi», che sono definite nel modo seguente:

a) Per zona del Mare Mediterraneo, si intende il Mare Mediterraneo propriamente detto con i golfi ed i mari che esso comprende, limitata, verso il Mar Nero dal 41° parallelo Nord e limitata ad Ovest, dallo stretto di Gibilterra, dal meridiano 5°36' Ovest.

b) Per zona del Mar Baltico, si intende il Mar Baltico propriamente detto nonché il Golfo di Botnia, il Golfo di Finlandia e l'accesso al Mar Baltico limitato dal parallelo di Skagen, nella Skagerrak (57°44,8' Nord).

c) Per zona del Mar Nero, si intende il Mar Nero propriamente detto nonché il Mar d'Azov, limitata dalla parte del Mediterraneo dal 41° parallelo Nord.

d) Per zona del Mar Rosso, si intende il Mar Rosso propriamente detto, nonché i golfi di Suez e di Aqaba, limitata a sud della lossodromia che collega Ras Siyan (12°8,5' Nord, 43°19,6' Est) e Husn Murad (12°40,4' Nord, 43°30,2' Est).

e) Per « zona dei Golfi » si intende la zona marittima situata a Nord-Ovest della lossodromia che collega Ras el Had (22°30' Nord, 59°48' Est) e Ras el Fasteh (25°04' Nord, 61°25' Est).

2. *a)* Fatte salve le disposizioni contenute nella norma 11 del presente Allegato, è vietato ad ogni petroliera, nonché ad ogni altra nave di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, di scaricare in mare degli idrocarburi o miscele di idrocarburi mentre si trova in una zona speciale.

b) Mentre si trovano in una zona speciale, tali navi conservano a bordo la totalità dei residui di idrocarburi e dei fanghi nonché tutte le acque di zavorra inquinate e le acque di lavaggio delle cisterne, non scaricandole che negli impianti di raccolta.

3. *a)* Fatte salve le disposizioni contenute nella norma 11 del presente Allegato, è vietato ad ogni nave di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate di scaricare in mare degli idrocarburi o delle miscele di idrocarburi mentre si trova in una zona speciale, a meno che il tenore in idrocarburi dell'effluente non superi, senza essere diluito, 15 parti per milione o anche ove siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- i) la nave si trovi in navigazione;
- ii) il tenore in idrocarburi dell'affluente sia inferiore a 100 parti per milione; e
- iii) lo scarico abbia luogo il più lontano possibile dalla terra e in ogni caso, a meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina.

b) Lo scarico in mare non deve contenere né prodotti chimici od altre sostanze in quantità o in concentrazioni pericolose per l'ambiente marino; né prodotti chimici od altre sostanze utilizzate per sfuggire alle condizioni di scarico previste dalla presente norma.

c) I residui di idrocarburi che non possono essere scaricati in mare alle condizioni enunciate nell'alinea *a)* del presente paragrafo sono conservati a bordo o scaricati in impianti di raccolta.

4. Le disposizioni della presente norma non si applicano allo scarico di zavorra pulita o separata.

5. Nessuna disposizione della presente norma vieta ad una nave di cui solo una parte del tragitto si trovi in una zona speciale di effettuare degli scarichi fuori della zona speciale conformemente alle disposizioni contenute nella norma 9 del presente Allegato.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI -- DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

6. Ogni qualvolta siano osservate delle tracce visibili di idrocarburi alla superficie o sotto la superficie dell'acqua in prossimità immediata di una nave o della sua scia, i Governi delle Parti della Convenzione, nella misura in cui possono ragionevolmente farlo, indagano rapidamente sui fatti che permettono di stabilire se vi sia stata un'infrazione alle disposizioni della presente norma o della norma 9 del presente Allegato. L'indagine verte in particolare sullo stato del vento e del mare, sulla rotta e la velocità della nave, sulle altre possibili fonti di tracce visibili nelle vicinanze e su tutti i documenti pertinenti nei quali sono registrati gli scarichi di idrocarburi.

7. Impianti di raccolta nelle zone speciali:

a) Zona del Mare Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar Baltico:

- i) I Governi delle Parti della Convenzione che siano rivieraschi di una qualsiasi zona speciale si impegnano a fare installare non oltre il 1° gennaio 1977, in tutti i terminali di carico di idrocarburi e in tutti i porti di riparazione della zona speciale, degli impianti in grado di ricevere e di trattare tutta la zavorra inquinata e tutte le acque di lavaggio delle cisterne delle petroliere. Inoltre, tutti i porti della zona speciale devono essere provvisti di impianti sufficienti per ricevere gli altri residui e miscele di idrocarburi di tutte le navi. La capacità di tali impianti deve essere sufficiente a soddisfare le necessità delle navi che li utilizzano senza imporre loro anormali ritardi.
- ii) I Governi delle Parti la cui giurisdizione si estende a degli ingressi di vie di navigazione marittima di scarsa profondità possono richiedere che una nave riduca il proprio pescaggio scaricando della zavorra, si impegnano a fare installare gli impianti di cui all'alinea i) del presente paragrafo, restando inteso che le navi che devono scaricare dei residui o della zavorra inquinata possano subire un certo ritardo.
- iii) Durante il periodo che trascorrerà tra la data di entrata in vigore della presente Convenzione (se tale data è anteriore al 1° gennaio 1977) e il 1° gennaio 1977, le navi che si trovino nella zona speciale devono uniformarsi alle disposizioni contenute nella norma 9 del presente Allegato. Tuttavia, i Governi delle Parti che siano rivieraschi di una qualsiasi delle zone speciali di cui al presente alinea possono fissare una data anteriore al 1° gennaio 1977 ma posteriore alla data di entrata in vigore della presente Convenzione, a partire dalla quale le disposizioni della presente norma relative alle zone speciali in questione divengano efficaci:
 - 1) se tutti gli impianti di raccolta voluti sono pronti alla data così fissata; e
 - 2) con la riserva che le Parti interessate notifichino la data così fissata all'Organizzazione con almeno sei mesi di anticipo, perché questa venga comunicata alle altre Parti.
- iv) A partire dal 1° gennaio 1977 o dalla data anteriore fissata conformemente alle disposizioni del punto iii) del presente alinea, le Parti devono notificare all'Organizzazione,

perché vengano trasmessi alle Parti interessate, tutti i casi in cui esse ritengano gli impianti insufficienti.

b) Zona del Mar Rosso e «zona dei Golfi»:

- i) I Governi delle Parti che siano rivieraschi delle zone speciali si impegnano a fare installare, appena possibile, in tutti i terminali di carico degli idrocarburi e in tutti i porti di riparazione della zona speciale, degli impianti in grado di ricevere e di trattare tutta la zavorra inquinata e tutte le acque di lavaggio delle cisterne delle petroliere. Inoltre, tutti i porti della zona speciale devono essere forniti di impianti sufficienti per ricevere gli altri residui e le miscele di idrocarburi di tutte le navi. La capacità di tali impianti deve essere sufficiente per soddisfare le necessità delle navi che li utilizzano senza imporre loro anormali ritardi.
- ii) I Governi delle Parti la cui giurisdizione si estende a delle vie di navigazione marittima di scarsa profondità che possano richiedere che una nave riduca il suo pescaggio nello scaricare della zavorra, si impegnano a fare installare gli impianti di cui all'alinea b) i) del presente paragrafo, restando inteso che le navi che devono scaricare dei residui o della zavorra inquinata possano subire un certo ritardo.
- iii) Tutti i Governi delle Parti interessate devono notificare all'Organizzazione le misure che essi hanno adottato in applicazione delle disposizioni degli alinea b) i) e ii) della presente norma. L'Organizzazione, appena abbia ricevuto delle notifiche sufficienti, fisserà la data in cui entrano in vigore le disposizioni della presente norma per la zona in questione. L'Organizzazione deve notificare a tutte le Parti, con almeno dodici mesi d'anticipo, la data così fissata.
- iv) Durante il periodo compreso tra la data di entrata in vigore della presente Convenzione e la data prevista dal numero precedente, le navi che si trovano nella zona speciale devono uniformarsi alle disposizioni della norma 9 del presente Allegato.
- v) A partire da tale data, le petroliere che caricano in porti delle zone speciali di cui al presente numero ove gli impianti richiesti non siano ancora disponibili, devono uniformarsi alle disposizioni della presente norma. Tuttavia, le petroliere che penetrino in tali zone speciali per caricare, devono cercare, nella misura del possibile, di non avere a bordo che della zavorra pulita.
- vi) A partire dalla data di entrata in vigore delle disposizioni applicabili alla zona speciale considerata, le Parti devono notificare all'Organizzazione, perché li trasmettano alle Parti interessate, tutti i casi in cui esse ritengano gli impianti insufficienti.
- vii) Almeno gli impianti di raccolta previsti dalla norma 12 del presente Allegato devono essere installati al 1° gennaio 1977 o entro un termine di un anno a partire dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione se tale data è posteriore.

Norma 11

Eccezioni.

Le norme 9 e 10 del presente Allegato non si applicano:

a) allo scarico in mare di idrocarburi o di miscele di idrocarburi effettuato da una nave per assicurare la propria sicurezza o quella di un'altra nave, o salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico in mare di idrocarburi o di miscele di idrocarburi provenienti da un'avaria sopraggiunta alla nave o al suo equipaggiamento:

i) a condizione che siano state prese tutte le ragionevoli precauzioni dopo l'avaria o la scoperta dello scarico per impedire o ridurre tale scarico, e

ii) tranne il caso in cui il proprietario o il capitano abbia agito sia con l'intenzione di provocare un danno, che temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe probabilmente risultato un danno;

c) allo scarico in mare di sostanze contenenti degli idrocarburi approvato dall'Autorità, quando tali sostanze siano utilizzate per lottare contro un particolare caso di inquinamento al fine di ridurre i danni dovuti a tale inquinamento. Ogni scarico di tale natura dovrà essere sottoposto all'approvazione del Governo, quale che sia, nei limiti di giurisdizione in cui ne è prevista l'effettuazione.

Norma 12

Impianti di raccolta.

1. Fatte salve le disposizioni della norma 10, i Governi delle Parti si impegnano a provvedere all'installazione, nei terminali di carico di idrocarburi, nei porti di riparazione e negli altri porti nei quali le navi devono scaricare dei residui di idrocarburi, di impianti in grado di ricevere i residui e le miscele di idrocarburi che le petroliere e le altre navi dovrebbero ancora scaricare, e adatti alle necessità delle navi che li utilizzano, senza imporre loro anormali ritardi.

2. Gli impianti di raccolta di cui al paragrafo 1 della presente norma devono essere installati:

a) in tutti i porti e terminali utilizzati per il carico del petrolio greggio a bordo di petroliere quando queste ultime abbiano effettuato, appena prima del loro arrivo, un viaggio con zavorra di non più di 72 ore o di non più di 1.200 miglia marine;

b) in tutti i porti o terminali dove vengono in media caricate al giorno più di 1.000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa diversi dal petrolio greggio;

c) in tutti i porti che abbiano dei cantieri di riparazione di navi o degli impianti di lavaggio delle cisterne;

d) in tutti i porti e terminali che ricevano navi provviste delle cisterne per residui di idrocarburi (fanghi) previste dalla norma 17 del presente Allegato;

e) in tutti i porti, per quanto riguarda le acque di sentina e gli altri residui che non possono essere scaricati conformemente alle disposizioni contenute nella norma 9 del presente Allegato; e

f) in tutti i porti utilizzati per il carico alla rinfusa, per quanto riguarda i residui di idrocarburi provenienti dai trasportatori misti, che non possano essere scaricati conformemente alle disposizioni contenute nella norma 9 del presente Allegato.

3. La capacità degli impianti di raccolta deve essere stabilita nel modo seguente:

a) i terminali utilizzati per il carico del petrolio greggio devono avere degli impianti di raccolta sufficienti per ricevere gli idrocarburi e le miscele di idrocarburi che le petroliere che effettuano i viaggi descritti al paragrafo 2, alinea a) della presente norma non possano scaricare conformemente alle disposizioni del paragrafo 1, alinea a) della norma 9 del presente Allegato;

b) I porti di carico e i terminali previsti dal paragrafo 2, alinea b) della presente norma devono essere provvisti di impianti di raccolta sufficienti per ricevere gli idrocarburi e le miscele di idrocarburi che le petroliere che caricano degli idrocarburi alla rinfusa diversi dal petrolio greggio non possano scaricare conformemente alle disposizioni contenute nella norma 9, paragrafo 1, alinea a) del presente Allegato.

c) Tutti i porti provvisti di cantieri di riparazione di navi o di impianti di lavaggio delle cisterne devono essere provvisti di impianti di raccolta sufficienti per ricevere tutti i residui e le miscele di idrocarburi che restano a bordo delle navi che entrino nei detti cantieri o impianti.

d) Gli impianti installati in porti o terminali in base al paragrafo 2, alinea d) della presente norma devono avere una capacità sufficiente per ricevere tutti i residui conservati a bordo, in base alla norma 17 del presente Allegato, dalle navi che si può ragionevolmente prevedere facciano scalo in tali porti e terminali.

e) Tutti gli impianti installati nei porti e terminali in base alle disposizioni della presente norma devono avere una capacità sufficiente per ricevere le acque di sentina contenenti degli idrocarburi ed altri residui che non possano essere scaricati conformemente alle disposizioni contenute nella norma 9 del presente Allegato.

f) Gli impianti installati nei porti di carico per i carichi alla rinfusa devono tener conto nel modo appropriato dei particolari problemi dei trasportatori misti.

4. Gli impianti di raccolta prescritti dai paragrafi 2 e 3 della presente norma devono essere installati non oltre un anno dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione o il 1° gennaio 1977 se tale data è posteriore.

5. Le Parti devono notificare all'Organizzazione, perché vengano trasmessi alle Parti interessate, tutti i casi in cui esse ritengano insufficienti gli impianti previsti dalla presente norma.

Norma 13

Petroliere fornite di cisterne per zavorra separata.

1. Ogni petroliera nuova di portata lorda uguale o superiore a 70.000 tonnellate deve essere fornita di cisterne per zavorra separata e deve conformarsi alle disposizioni della presente norma.

2. La capacità delle cisterne per zavorra separata deve essere calcolata in modo che la nave possa essere utilizzata con tutta sicurezza in zavorra senza che sia necessario di fare ricorso alle cisterne per idrocarburi per lo zavorramento tranne nelle condizioni previste dal paragrafo 3 della presente norma. Tuttavia, in ogni caso, la capacità delle cisterne per zavorra separata deve essere almeno tale che in tutte le condizioni di zavorramento ed in ogni momento di un viaggio con zavorra, ivi compreso nella condizione corrispondente soltanto al peso scarico e alla sola zavorra separata, i pescaggi e l'assetto della nave soddisfino a ciascuna delle seguenti prescrizioni:

a) il pescaggio nel centro della nave (dm) in metri (calcolando senza prendere in considerazione la deformazione della nave) non sia inferiore a:

$$dm = 2,0 + 0,02 L;$$

b) i pescaggi a livello delle perpendicolari anteriore e posteriore abbiano dei valori corrispondenti al pescaggio centrale (dm) stabilito dall'alinea a) del presente paragrafo e ad un assetto positivo uguale o inferiore a 0,015 L; e

c) il pescaggio a livello della perpendicolare posteriore non debba in alcun caso essere inferiore al pescaggio necessario per assicurare un'immersione completa dell'elica o delle eliche.

3. Non deve in nessun caso essere trasportata della zavorra nelle cisterne per idrocarburi tranne quando le condizioni meteorologiche siano così severe da rendere necessario, a giudizio del capitano, di trasportare una quantità di zavorra supplementare nelle cisterne per idrocarburi per assicurare la sicurezza della nave. Questa zavorra supplementare deve essere trattata e scaricata conformemente alle disposizioni delle norme 9 e 15 del presente Allegato e tale operazione iscritta nel registro degli idrocarburi di cui alla norma 20 del presente Allegato.

4. Ogni petroliera che non sia tenuta ad essere fornita di cisterna per zavorra separata in applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 della presente norma può, tuttavia, essere considerata come petroliera fornita di cisterne per zavorra separata a condizione che, se si tratta di una petroliera di lunghezza uguale o superiore a 150 metri, soddisfino pienamente le prescrizioni dei paragrafi 2 e 3 della presente norma e che, ove si tratti di una petroliera di lunghezza inferiore a 150 metri, le condizioni di zavorra separata siano giudicate soddisfacenti dall'Autorità.

Norma 14

Separazione degli idrocarburi e della zavorra.

1. Tranne che nel caso previsto dal paragrafo 2 della presente norma, nessuna zavorra deve essere trasportata in una qualsiasi delle cisterne per combustibile liquido a bordo di navi nuove di stazza lorda uguale o superiore a 4.000 tonnellate, che non siano petroliere, o a bordo di petroliere nuove di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate.

2. Quando delle condizioni eccezionali o la necessità di trasportare delle grandi quantità di combustibile liquido obbligano a trasportare della zavorra che non sia zavorra pulita in una qualsiasi delle cisterne per combustibile liquido, tale zavorra deve essere scaricata in un impianto di raccolta o in mare conformemente alle disposizioni della norma 9 e con l'aiuto dei dispositivi previsti al paragrafo 2 della norma 16 del presente Allegato e tale operazione deve essere iscritta nel registro degli idrocarburi.

3. Tutte le altre navi devono attenersi, nella misura del possibile e del ragionevole, alle disposizioni del paragrafo 1 della presente norma.

Norma 15

Conservazione degli idrocarburi a bordo.

1. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 5 e 6 della presente norma, le petroliere di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate devono essere munite di dispositivi conformi alle disposizioni dei paragrafi 2 e 3 della presente norma, a condizione che, nel caso di petroliere esistenti, le prescrizioni relative ai sistemi di sorveglianza continua e di controllo dello scarico degli idrocarburi ed al complesso delle cisterne di decantazione si applichino tre mesi dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione.

2. a) Devono essere previsti dei mezzi adeguati per pulire le cisterne da carico e trasferire i residui delle acque di zavorra inquinate e le acque di lavaggio della cisterna da carico in una cisterna di decantazione approvata dall'Autorità. A bordo delle petroliere esistenti, una qualsiasi delle cisterne da carico può essere indicata come cisterna di decantazione.

b) Con tale sistema, si devono prevedere dei dispositivi che permettano di trasferire i residui di idrocarburi in una cisterna di decantazione o un complesso di cisterne di decantazione in modo che ogni effluente scaricato in mare soddisfi alle disposizioni della norma 9 del presente Allegato.

c) I dispositivi della cisterna da decantazione o del complesso delle cisterne da decantazione devono avere una capacità sufficiente per poter contenere i residui generati dalle acque di lavaggio delle cisterne, i residui di idrocarburi ed i residui delle acque di zavorra inquinate, ma la loro capacità totale non deve essere inferiore al 3 per cento della capacità di trasporto di idrocarburi della nave; tuttavia, quando esistano delle cisterne per zavorra separata conformemente alla norma 13 del presente Allegato o quando non esistano dei dispositivi che necessitino l'utilizzazione di una quantità d'acqua supplementare oltre all'acqua di pulitura analoghi agli eiettori, l'Autorità può accettare che tale capacità sia riportata al 2 per cento. Le petroliere nuove di più di 70.000 tonnellate di portata lorda sono fornite di almeno due cisterne di decantazione.

d) Le entrate, le uscite, i deflettori a zig zag o gli stramazzi, ove esistano, delle cisterne di decantazione devono essere disposti in modo da evitare che vi siano dei vortici eccessivi e che vengano trasportati con l'acqua degli idrocarburi o delle emulsioni di idrocarburi.

3. a) Deve essere installato un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi approvato dall'Autorità. Al momento dello studio del tipo di rivelatore di idrocarburi da incorporare in un tale dispositivo, l'Autorità tiene conto della specificazione raccomandata dall'Organizzazione (*). Il dispositivo è fornito di un apparecchio che registra in permanenza lo scarico in litri per mille e la quantità totale scaricata, o il tenore in idrocarburi ed il tasso di scarico. Tali informazioni devono poter essere datate (giorno e ora) e devono essere conservate per almeno tre anni. Il dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi deve funzionare ogni volta che avvenga uno scarico in mare di effluente e deve permettere di arrestare automaticamente ogni scarico di miscele di idrocarburi quando il tasso istantaneo di scarico degli idrocarburi superi quello autorizzato dalla norma 9, paragrafo 1, alinea a) del presente Allegato. Per qualsiasi difetto di funzionamento del dispositivo di sorveglianza continua e di controllo lo scarico si deve fermare ed una annotazione deve essere fatta sul registro degli idrocarburi. È previsto un metodo manuale sussidiario che può essere utilizzato quando si produca un tale difetto di funzionamento ma il dispositivo difettoso deve essere riparato in modo da poter funzionare prima che la petroliera inizi il suo prossimo viaggio con zavorra, a meno che essa non si rechi in un porto per la riparazione. Le petroliere esistenti devono uniformarsi a tutte le disposizioni specificate in precedenza; tuttavia, lo scarico può essere arrestato con un dispositivo manuale e il tasso di scarico può essere valutato in base alle caratteristiche delle pompe.

b) Deve essere previsto un efficace rivelatore d'interfaccia approvato dall'Autorità che permetta di determinare rapidamente e con precisione l'ubicazione dell'interfaccia idrocarburi-acqua nelle cisterne di decantazione e che sia utilizzabile nelle altre cisterne ove si effettua la separazione degli idrocarburi e dell'acqua e da dove l'effluente deve essere scaricato direttamente in mare.

c) Le istruzioni relative all'utilizzazione di questo sistema devono essere conformi alle disposizioni di un manuale su tale utilizzazione approvato dall'Autorità. Esse si applicano sia all'utilizzazione manuale che a quella automatica e devono garantire che non verranno in alcun momento scaricati degli idrocarburi, tranne che nelle condizioni fissate dalla norma 9 del presente allegato (**).

4. Le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente norma non si applicano a bordo delle petroliere di stazza lorda inferiori a 150 tonnellate, ove il controllo degli scarichi di idrocarburi previsto dalla norma 9 del presente Allegato avvenga mediante la conservazione a bordo degli idrocarburi e il successivo scarico di tutte le acque di lavaggio inquinate negli impianti di raccolta; viene iscritta nel registro degli idrocarburi la quantità totale degli idrocarburi e

(*) Si farà riferimento alla « Raccomandazione circa le specificazioni internazionali dei separatori d'acqua e di idrocarburi e dei rivelatori di idrocarburi » adottata dall'Organizzazione con la risoluzione A 233 (VII).

(**) Si farà riferimento al « Clean seas Guide for oil tankers » (Raccolta di norme per la pulizia dei mari e l'uso di navi-cisterna) pubblicata dalla Camera internazionale della Marina mercantile e dall'Oil Companies International Marine Forum.

dell'acqua utilizzata per il lavaggio e mandata nella cisterna di stoccaggio. Questa quantità totale deve essere scaricata negli impianti di raccolta a meno che non siano adottate delle disposizioni appropriate per verificare che l'effluente scaricato in mare soddisfi alle disposizioni della norma 9 del presente Allegato.

5. L'Autorità può esentare dall'applicazione delle disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente norma ogni petroliera che non effettui che dei viaggi di 72 ore o meno e non si allontani di più di 50 miglia dalla terra più vicina, con la riserva che la petroliera non sia tenuta a possedere un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) e che non ne sia realmente in possesso. Non viene accordata alcuna esenzione che a condizione che la petroliera conservi a bordo tutte le miscele di idrocarburi per scaricarle successivamente in impianti di raccolta e a condizione che l'Autorità si sia accertata che gli impianti disponibili per ricevere tali miscele di idrocarburi siano adeguati.

6. Quando a giudizio dell'Organizzazione, è impossibile di ottenere il materiale prescritto dalla norma 9, paragrafo 1, alinea a) vi) del presente Allegato e specificato nel paragrafo 3, alinea a) della presente norma per la sorveglianza continua degli scarichi di prodotti raffinati leggeri (idrocarburi bianchi), l'Autorità può sospendere l'applicazione di tale prescrizione, a condizione che lo scarico non sia autorizzato che quando viene effettuato in base alle procedure fissate dall'Organizzazione che soddisfino le condizioni enunciate nella norma 9, paragrafo 1, alinea a) del presente Allegato, ad eccezione di quella relativa all'utilizzazione di un sistema di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi. L'Organizzazione riesamina la questione del materiale disponibile almeno ogni 12 mesi.

7. Le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente norma non si applicano alle petroliere che trasportano dell'asfalto, ed in tal caso il controllo previsto dalla norma 9 del presente Allegato viene effettuato mediante la conservazione dei residui di asfalto a bordo e lo scarico successivo in impianti di raccolta, di tutte le acque di lavaggio inquinate.

Norma 16

Dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi e separatore d'acqua e di idrocarburi.

1. Qualsiasi nave di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate deve essere fornita di un separatore d'acqua e di idrocarburi o di un sistema di filtrazione conforme alle disposizioni del paragrafo 6 della presente norma. Una tale nave, che trasporti grandi quantità di combustibile liquido, deve uniformarsi alle disposizioni del paragrafo 2 della presente norma e del paragrafo 1 della norma 14.

2. Qualsiasi nave di stazza lorda uguale o superiore a 10.000 tonnellate deve essere fornita:

a) oltre ai dispositivi previsti dal paragrafo 1 della presente norma, di un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi che sia conforme alle disposizioni del paragrafo 5 della presente norma, o

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

b) a titolo di soluzione (alternativa) rispetto ai dispositivi previsti dal paragrafo 2, alinea a) della presente norma, di un separatore d'acqua e di idrocarburi che sia conforme alle disposizioni del paragrafo 6 della presente norma e di un sistema di filtrazione che sia conforme alle disposizioni del paragrafo 7 della presente norma.

3. Per quanto attiene alle navi di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate, l'Autorità vigila affinché tali navi siano fornite, nella misura del possibile, di impianti che permettano di conservare a bordo gli idrocarburi o le miscele di idrocarburi o di scaricarle conformemente alle disposizioni della norma 9, paragrafo 1, alinea b) del presente Allegato.

4. Le navi esistenti dovranno conformarsi alle disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente norma non oltre tre mesi dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione.

5. Il dispositivo di sorveglianza e di controllo deve essere del tipo approvato dall'Autorità. Al momento dello studio del tipo di rivelatore d'idrocarburi da incorporare in un tale dispositivo, l'Autorità deve tener conto della specificazione raccomandata dall'Organizzazione. (*) Il dispositivo di sorveglianza deve essere fornito di un apparecchio che registri in permanenza il tenore in idrocarburi in parti per milione. Tali informazioni devono poter essere datate (giorno e ora) e devono essere conservate per almeno tre anni. Il dispositivo di sorveglianza continua e di controllo deve funzionare ogni qualvolta avvenga uno scarico di effluente in mare e deve permettere di arrestare automaticamente ogni scarico di miscela di idrocarburi quando il tenore in idrocarburi dell'effluente superi quello autorizzato dal paragrafo 1, alinea b) della norma 9 del presente Allegato. Ogni difetto di funzionamento del dispositivo di sorveglianza continua e di controllo deve far arrestare lo scarico e viene registrato nel registro degli idrocarburi. Il dispositivo difettoso deve essere riparato in modo da poter funzionare prima che la nave risalpi, a meno che essa non sia diretta ad un porto di riparazione. Le navi esistenti si devono uniformare a tutte le disposizioni succitate; tuttavia, lo scarico può essere anche arrestato da un dispositivo azionato manualmente.

6. Il separatore d'acqua e di idrocarburi o il sistema di filtrazione devono essere del tipo approvato dall'Autorità e concepiti in modo che ogni miscela di idrocarburi scaricata in mare dopo essere passata per il separatore o il sistema di filtraggio abbia un tenore di idrocarburi che non superi le 100 parti per milione. Al momento dell'esame delle caratteristiche del sistema, l'Autorità deve tener conto delle specificazioni raccomandate dall'Organizzazione. (**)

7. Il sistema di filtrazione previsto al paragrafo 2, alinea b) della presente norma deve essere del tipo approvato dall'Autorità e concepito in modo da ricevere gli scarichi del separatore e da produrre

(*) Si farà riferimento alla « Raccomandazione circa le specificazioni internazionali dei separatori d'acqua e di idrocarburi e dei rivelatori di idrocarburi » adottata dall'Organizzazione con la risoluzione A 233 (VII).

(**) Si farà riferimento alla « Raccomandazione circa le specificazioni internazionali dei separatori d'acqua e di idrocarburi e dei rivelatori di idrocarburi » adottata dall'Organizzazione con la risoluzione A 233 (VII).

un effluente il cui tenore in idrocarburi non superi le 15 parti per milione. Esso deve essere fornito di un dispositivo d'allarme che avverta nel momento in cui tale tenore rischia di essere superato.

Norma 17

Cisterne per residui di idrocarburi (fanghi).

1. Ogni nave di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate deve essere fornita di una o più cisterne di sufficiente capacità, tenuto conto del tipo di macchine e della durata del viaggio, per ricevere i residui di idrocarburi (fanghi) che non è possibile eliminare altrimenti uniformandosi alle prescrizioni del presente Allegato, quali quelli che provengono dalla raffinazione (purificazione) del combustibile e degli olii lubrificanti e dalle fughe di idrocarburi nella sezione macchina.

2. A bordo delle navi nuove, tali cisterne devono essere concepite e costruite in modo da facilitare la pulizia e lo scarico dei residui negli impianti di raccolta. Le navi esistenti devono uniformarsi alla presente disposizione nella misura del possibile e del ragionevole.

Norma 18

Impianti di pompaggio, delle tubazioni e degli scarichi a bordo delle petroliere.

1. Un collettore di scarico che si possa collegare con gli impianti di raccolta per lo scarico delle acque di zavorra inquinata o delle acque contenenti idrocarburi, deve, in ogni petroliera arrivare al ponte scoperto sui due bordi della nave.

2. Le tubazioni che permettono di effettuare gli scarichi di effluente in mare, autorizzati dalla norma 9 del presente Allegato devono, a bordo di ogni petroliera andare a raggiungere il ponte scoperto o il fasciame della nave al di sopra del galleggiamento nelle condizioni di massimo zavorramento. Si può accettare che le tubazioni siano disposte in modo diverso per permettere gli scarichi nelle condizioni autorizzate dagli alinea a) e b) del paragrafo 4 della presente norma.

3. A bordo di ogni petroliera nuova, deve essere previsto un comando che permetta di interrompere lo scarico di effluente in mare a partire da un luogo situato sul ponte superiore o sopra di esso o dal quale si possa esercitare una sorveglianza visiva sul collettore previsto al paragrafo 1 della presente norma, quando questo è in servizio, e sull'effluente quando viene scaricato dalle tubazioni previste dal paragrafo 2 della presente norma. Non è il caso di avere un comando che permetta di interrompere lo scarico nel luogo stesso da cui si esercita tale sorveglianza, se esiste un sistema efficace e sicuro di comunicazione quale un sistema di comunicazioni telefoniche o per

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

radio fra il luogo dal quale si esercita la sorveglianza e l'ubicazione del comando degli scarichi.

4. Tutti gli scarichi si devono effettuare sopra il galleggiamento salvo le seguenti eccezioni:

a) gli scarichi di zavorra pulita e di zavorra separata possono essere effettuati sotto il galleggiamento nei porti o nei terminali al largo;

b) le navi esistenti che non possono, senza subire modifiche, scaricare della zavorra separata al di sopra del galleggiamento, lo possono fare sotto la linea di galleggiamento, a condizione che un esame della cisterna effettuato immediatamente prima dello scarico non abbia rivelato alcuna presenza di idrocarburi.

*Norma 19**Raccordo normalizzato di collegamento delle tubazioni di scarico.*

Al fine di permettere il raccordo delle tubazioni degli impianti di raccolta alle tubazioni della nave destinate allo scarico dei residui provenienti dalle stive della sezione macchine, le une e le altre devono essere fornite di raccordi di collegamento normalizzati aventi dimensioni conformi a quelle che figurano nella seguente tabella:

Dimensioni normalizzate delle flange dei raccordi di collegamento dei tubi di scarico.

DESCRIZIONE	DIMENSIONI
Diametro esterno	215 mm
Diametro interno	A seconda del diametro esterno della tubazione
Diametro del cerchio di perforazione	183 mm
Scanalature nella flangia . . .	6 fori di 22 mm di diametro posti ad uguale distanza nel cerchio di perforazione e prolungati da una scanalatura di 22 mm di larghezza sino al bordo esterno della flangia
Spessore della flangia	20 mm
Bulloni e dati: quantità, diametro	6 di ognuno, di 20 mm di diametro e di lunghezza adeguata

La flangia è concepita per ricevere delle tubature di diametro esterno che arrivi sino a 125 mm e deve essere in acciaio o altro materiale equivalente, di superficie piana e munita di un giunto in materiale impermeabile agli idrocarburi; la flangia e il giunto devono essere concepiti per una pressione di servizio di 6 kg/cm².

Norma 20

Registro degli idrocarburi.

1. Per tutte le petroliere di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate e per tutte le navi, diverse dalle petroliere, di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate deve essere tenuto un registro degli idrocarburi che può essere o meno inserito nel regolamento libro di bordo, nella forma prevista nell'Appendice III del presente Allegato.

2. Deve essere fatta menzione, sul registro degli idrocarburi, per ciascuna delle cisterne della nave, ogni volta che a bordo della nave si provveda ad una qualsiasi delle seguenti operazioni:

a) petroliere

- i) presa a bordo di un carico di idrocarburi;
- ii) trasferimento interno di un carico di idrocarburi nel corso di un viaggio;
- iii) apertura o chiusura, prima e dopo le operazioni di carico e scarico, delle saracinesche o di ogni dispositivo analogo che colleghi fra loro le cisterne per il carico;
- iv) apertura o chiusura dei mezzi di comunicazione tra le tubazioni per il carico e le tubazioni di zavorra di acqua di mare;
- v) apertura o chiusura delle saracinesche installate sul fasciame anteriore della nave, durante e dopo le operazioni di carico e scarico;
- vi) scarico di un carico di idrocarburi;
- vii) zavorramento delle cisterne da carico;
- viii) pulizia delle cisterne da carico;
- ix) scarico delle acque di zavorra ad eccezione di quelle provenienti dalle cisterne per zavorra separata;
- x) scarico delle acque delle cisterne di decantazione;
- xi) eliminazione dei residui;
- xii) scarico delle acque di sentina che si sono accumulate nella sezione macchine in porto e scarico di *routine* in mare delle acque di sentina della sezione macchine;

b) altre navi

- i) zavorramento o pulizia delle cisterne per combustibile o degli spazi per il carico destinati agli idrocarburi;
- ii) scarico delle acque di zavorra o delle acque di lavaggio delle cisterne di cui al numero i) del presente alinea;
- iii) eliminazione dei residui;
- iv) scarico delle acque di sentina che si sono accumulate nella sezione macchine in porto e scarico di *routine* in mare delle acque di sentina della sezione macchine.

3. In caso di scarico di idrocarburi o di miscele di idrocarburi ai sensi della norma 11 del presente Allegato, o in caso di scarico accidentale o di altro scarico eccezionale che sia oggetto delle eccezioni previste dalla detta norma, le circostanze ed i motivi dello scarico vengono annotati nel registro degli idrocarburi.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

4. Ciascuna delle operazioni di cui al precedente paragrafo 2 è, appena possibile, annotata integralmente nel registro degli idrocarburi, in modo che tutte le annotazioni corrispondano alle operazioni registrate. Ogni sezione del registro viene firmata dall'ufficiale o dagli ufficiali responsabili delle dette operazioni, e controfirmata dal comandante della nave. Le annotazioni vengono fatte in una lingua ufficiale dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere la bandiera, e per le navi che hanno un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973), in inglese o in francese. In caso di controversia o di divario, prevalgono le annotazioni scritte in una lingua ufficiale dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

5. Il registro degli idrocarburi viene conservato in luogo facilmente accessibile per gli esami in ogni ragionevole momento e, salvo per le navi a rimorchio senza equipaggio, si deve trovare a bordo della nave. Deve essere conservato, per un periodo di tre anni dopo l'ultima annotazione.

6. L'autorità competente di un Governo di una Parte della Convenzione può esaminare il registro degli idrocarburi a bordo di ogni nave cui si applichi il presente Allegato, mentre essa si trova in uno dei suoi porti od in uno dei suoi terminali al largo. Può farne delle copie ed esigerne l'autenticazione dal comandante della nave. Ogni copia autenticata dal comandante della nave può, in caso di azione penale, essere presentata in giudizio come prova dei fatti riferiti nel registro degli idrocarburi. L'ispezione del registro degli idrocarburi e l'esecuzione delle copie autenticate da parte delle autorità competenti, sulla base delle disposizioni del presente paragrafo, dovranno essere effettuate nel modo più rapido possibile senza che la nave subisca degli indebiti ritardi.

*Norma 21**Disposizioni speciali da applicare alle piattaforme per la perforazione ed alle altre piattaforme.*

Le piattaforme per la perforazione fisse o galleggianti, quando ricercano, sfruttano o trattano al largo le risorse minerali dei fondi marini od oceanici e le altre piattaforme seguono le disposizioni del presente Allegato che si applicano alle navi di stazza lorda eguale o maggiore di 400 tonnellate diverse dalle petroliere a condizione che:

- a) siano munite, per quanto sia possibile, degli impianti richiesti dalle norme 16 e 17 del presente Allegato, e
- b) mettano per iscritto, in una forma accettata dell'Autorità, tutte le operazioni che comportino degli scarichi di idrocarburi o di miscele di idrocarburi;
- c) sia proibito lo scarico nelle aree speciali, fatto salvo quanto previsto dalla norma 11 del presente allegato, di idrocarburi o di miscele di idrocarburi, eccetto quando il contenuto di idrocarburi dello scarico non ecceda 15 parti per milione.

CAPITOLO III

PRESCRIZIONE PER RIDURRE L'INQUINAMENTO DOVUTO AGLI IDROCARBURI CHE FUORIESCONO DALLE PETROLIERE IN CASO DI AVARIA DEL BORDO O DEL FONDO.

Norma 22

Ipotesi relativa alle avarie.

1. Per calcolare le ipotetiche fughe di idrocarburi dalle petroliere ci si è basati sulle tre dimensioni di una falla della forma di un parallelepipedo nel bordo o nel fondo della nave. In quest'ultimo caso, si sono considerate due distinte condizioni di avaria applicate separatamente alle parti indicate della petroliera.

a) Avaria di bordo

i) Lunghezza (l_c): $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ o 14,5 metri se tale dimensione è minore

ii) Profondità (t_c): $\frac{B}{5}$ o 11,5 metri se tale dimensione è minore
(misurata a partire dal bordo perpendicolarmente al piano assiale della nave al livello corrispondente al bordo libero d'estate assegnato)

iii) Altezza (v_c): a partire dalla linea di riferimento senza limite superiore

b) Avaria di fondo

su di una lunghezza di 0,3 L misurata partendo dalla perpendicolare di pro-
ra

Su di ogni altra parte della nave

i) lunghezza (l_s): $\frac{L}{10}$ o 5 metri se tale dimensione è minore

ii) Profondità (t_s): $\frac{B}{6}$ o 10 metri, 5 metri
scegliendo la misura delle dimensioni, ma senza che tale dimensione possa essere inferiore a 5 metri

iii) Altezza a partire dalla linea di riferimento (v_s): $\frac{B}{15}$ o 6 metri se tale dimensione è minore

2. Ovunque figurino nel presente capitolo i simboli utilizzati nella presente norma, essi hanno il significato definito nella presente norma.

Norma 23

Ipotetiche fughe di idrocarburi.

1. Le ipotetiche fughe di idrocarburi dovute alle avarie del bordo (0_c) o del fondo (0_s) sono calcolate con l'ausilio delle seguenti formule per i compartimenti danneggiati a seguito di una avaria intervenuta in un punto qualunque della lunghezza della nave, nella misura definita nella norma 22 del presente Allegato.

a) Avarie del bordo:

$$0_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

b) Avarie del fondo:

$$0_s = \frac{1}{3} \left(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i \right) \quad (II)$$

In tali formule:

W_i = volume in metri cubi di una cisterna laterale in avaria dopo l'ipotetico incidente menzionato dalla norma 22 del presente Allegato; nel caso di una cisterna di zavorra separata, W_i può essere considerato eguale a zero;

C_i = volume in metri cubi di una cisterna centrale in avaria dopo l'ipotetico incidente menzionato dalla norma 22 del presente Allegato; nel caso di una cisterna di zavorra separata, C_i può essere considerato eguale a zero;

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$, quando b_i è eguale o maggiore di t_c , K_i deve essere considerato eguale a zero;

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$, quando h_i è eguale o maggiore di v_s , Z_i deve essere considerato eguale a zero;

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

b_i = larghezza in metri della cisterna laterale in questione, misurata a partire dal bordo perpendicolarmente al piano assiale della nave in corrispondenza del bordo libero di estate assegnato;

h_i = altezza minima in metri dei doppi fondi in questione quando non vi siano doppi fondi, h_i deve essere considerato eguale a zero.

Ovunque figurino nel presente capitolo i simboli che sono utilizzati nel presente paragrafo, essi hanno il significato definito nel presente paragrafo.

2. Quando, fra due cisterne laterali di idrocarburi esistano uno spazio vuoto o una cisterna di zavorra separati la cui lunghezza sia minore della lunghezza l_c definita nella norma 22 del presente Allegato, il valore 0_c della formula (I) si può calcolare prendendo il volume W_i eguale al volume effettivo di una delle due cisterne adiacenti allo spazio considerato (quando esse abbiano la stessa capacità), o della più piccola di esse (quando non abbiano la stessa capacità) moltiplicato per S_i definito di seguito, e prendendo per tutte le altre cisterne laterali interessate dalla collisione il valore del volume totale effettivo.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

In tale formula:

l_i = lunghezza in metri dello spazio vuoto o della cisterna di zavorra considerata.

3. a) Le cisterne dei doppi fondi che sono vuote o che trasportano acqua pulita non devono essere prese in considerazione a meno che le cisterne che stanno sopra di esse non contengano del carico.

b) Quando i doppi fondi non si estendono per tutta la lunghezza della cisterna in questione, si calcola che non vi siano doppi fondi ed allora conviene, a motivo della presenza di detti doppi fondi parziali, includere nella formula (II) il volume delle cisterne poste sopra l'avaria di fondo, anche se queste non vengono considerate danneggiate.

c) Nel calcolo del valore h_i non occorre tener conto dei pozzi di sentina se essi non hanno una superficie eccessiva e la loro profondità è minima nei confronti di quella della cisterna, in ogni caso non superiore alla metà di quella dei doppi fondi. Se la profondità di un pozzo supera la metà di quella dei doppi fondi, h_i deve essere preso eguale alla profondità dei doppi fondi meno quella del pozzo.

Le tubazioni relative ai pozzi, se installate all'interno dei doppi fondi, devono essere munite di saracinesche o altri dispositivi di chiusura dove esse penetrano nella cisterna che servono per impedire, nel caso di avaria, alle tubazioni, qualsiasi perdita di idrocarburi. Dette tubazioni devono essere poste, per quanto possibile, lontano dal bordo o dal fondo della nave. In mare, quando le cisterne contengono degli idrocarburi, le saracinesche devono essere sempre chiuse. Possono essere aperte soltanto quando sia necessario un trasferimento di carico per ristabilire l'assetto della nave.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

4. Quando l'avaria di fondi interessa simultaneamente quattro cisterne centrali, il valore O_s può essere calcolato con la seguente formula:

$$O_s = \frac{1}{4} \left(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i \right) \quad (\text{III})$$

5. Una Autorità può ritenere che in caso di urgenza, essendovi una avaria di fondo, la presenza a bordo di un dispositivo di trasferimento del carico avente una forte potenza di aspirazione in ogni cisterna di carico e che permetta di trasferire gli idrocarburi da una o più delle cisterne danneggiate alle cisterne di zavorra separata o ad altre cisterne parzialmente vuote e di capacità sufficiente possa limitare le fughe di idrocarburi. Tale ipotesi tuttavia è valida soltanto ove sia possibile trasferire nel tempo di due ore un volume di idrocarburi eguale alla metà della capacità della più grande delle cisterne danneggiate ed ove le cisterne di zavorra o parzialmente cariche possano assorbire tale volume. Inoltre, l'Autorità non può adottare tale ipotesi che per autorizzare il calcolo di O_s secondo la formula (III) le tubazioni di aspirazione devono essere installate ad una altezza almeno eguale a quella della falla nel fondo v_s . L'Autorità deve comunicare all'Organizzazione le informazioni relative alle misure che adotta per favorirne la diffusione alle altre Parti della Convenzione.

*Norma 24**Disposizione delle cisterne di carico
e limitazione delle loro dimensioni.*

1. Tutte le petroliere nuove dovranno adempiere alle disposizioni della presente norma. Tutte le petroliere appartenenti ad una delle seguenti due categorie dovranno, nel termine di due anni a partire dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione, adempiere alle disposizioni della presente norma:

- a) le petroliere consegnate dopo il 1° gennaio 1977.
- b) le petroliere corrispondenti simultaneamente alle seguenti condizioni:
 - i) se la consegna non è posteriore al 1° gennaio 1977; e
 - ii) se l'ordinazione avvenne dopo il 1° gennaio 1974 o, se prima di tale data non è stata fatta l'ordinazione, la chiglia è stata impostata dopo il 30 giugno 1974 o la petroliera non ha raggiunto un avanzamento di costruzione equivalente che dopo tale data.

2. Le dimensioni e la disposizione delle cisterne delle navi cisterna devono essere tali che le ipotetiche fughe di idrocarburi O_c od O_s , calcolate così come prescrive la norma 23 del presente Allegato, non superino in nessun punto della lunghezza della nave i 30.000 metri cubi $400 \sqrt[3]{DW}$, se tale valore è maggiore, con riserva di un massimo di 40.000 metri cubi.

3. Il volume di una cisterna laterale per il carico degli idrocarburi non deve superare, a bordo di una petroliera, il settantacinque per cento dei limiti previsti nel paragrafo 2 della presente norma per quanto concerne le ipotetiche fughe di idrocarburi. Il volume delle cisterne centrali non deve essere superiore a 50.000 metri cubi. Tuttavia, a bordo delle petroliere munite di cisterne di zavorra separata come definite nella norma 13 del presente Allegato, il volume ammissibile di una cisterna laterale posta fra due cisterne per zavorra separata di una lunghezza superiore a l_c può essere aumentato fino al limite massimo previsto per le ipotetiche fughe di idrocarburi, a considerazioni che la larghezza della cisterna laterale superi il valore di t_c .

4. La lunghezza di ogni cisterna da carico non deve essere maggiore di 10 metri o di uno dei seguenti valori, se tali valori sono più elevati:

a) se non vi sono paratie longitudinali:

0,1L

b) quando vi sia una sola paratia longitudinale in corrispondenza dell'asse della nave:

0,15L

c) quando vi siano due o più serie di paratie longitudinali:

i) per le cisterne laterali:

0,2L

ii) per le cisterne centrali:

1) se $\frac{b_i}{B}$ è uguale o maggiore di 1/5:

0,2L

2) se $\frac{b_i}{B}$ è minore di 1/5:

— se non esistono paratie assiali:

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L$$

— se vi è una paratia assiale:

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$

5. Per non superare i limiti di volume stabiliti nei paragrafi 2, 3 e 4 della presente norma, quale che sia il tipo approvato di sistema di trasferimento del carico che è stato messo in opera, quando tale sistema colleghi fra loro un numero di cisterne eguale o maggiore di due, tali cisterne dovranno poter essere separate mediante saracinesche od altri dispositivi di chiusura analoghi. Durante la navigazione tali saracinesche o dispositivi dovranno essere chiusi.

6. Le tubazioni che attraversano le cisterne da carico e che sono poste a meno di t_c dal bordo della nave o a meno di v_c dal suo fondo devono essere fornite di saracinesche o di analoghi dispositivi di chiusura nel punto in cui entrano in ognuna delle cisterne da carico. Tali saracinesche, quando le cisterne contengono degli idrocarburi dovranno essere sempre chiuse durante la navigazione. Potranno, tuttavia, essere aperte soltanto quando un trasferimento del carico si renda indispensabile per ristabilire l'assetto della nave.

Norma 25

Compartimentazione e stabilità.

1. Tutte le petroliere nuove, dopo aver subito l'ipotetica avaria di bordo o di fondo definita nel paragrafo 2 della presente norma, quale che sia il pescaggio in servizio nelle condizioni reali di carico parziale o totale compatibili con l'assetto e la resistenza della nave e con la densità del carico, devono adempiere ai criteri di compartimentazione e di stabilità specificati nel paragrafo 3 della presente norma. Detta avaria deve essere applicata nel modo seguente a tutti i punti possibili della lunghezza della nave:

a) per le petroliere di lunghezza maggiore di 225 metri in ogni punto della lunghezza della nave;

b) per le petroliere di lunghezza maggiore di 150 metri e minore di 225 metri in ogni punto della lunghezza a condizione, tuttavia, che l'avaria non interessi una delle paratie anteriori o posteriori della nave. La sezione macchine si deve considerare come un solo compartimento allagabile;

c) per le petroliere di lunghezza minore di 150 metri in ogni punto della lunghezza posto fra le paratie trasversali contigue, esclusa la sezione macchine. Per le petroliere di lunghezza eguale o minore di 100 metri, ove non sia possibile l'applicazione di tutte le prescrizioni del paragrafo 3 della presente norma, senza influire negativamente sulle caratteristiche d'esercizio della nave, le Autorità possono autorizzare deroghe a dette prescrizioni.

Quando la nave non trasporta idrocarburi nelle sue cisterne da carico, esclusi i residui degli idrocarburi, non viene tenuto conto delle condizioni di zavorramento.

2. Per quanto concerne l'estensione e la natura della ipotetica falla si applicano le seguenti disposizioni:

a) le dimensioni della falla aperta nel bordo o nel fondo sono quelle specificate nella norma 22 del presente Allegato, tenuto conto che la lunghezza dell'avaria del fondo posta a meno di $0,3L$ partendo dalla perpendicolare di prua della nave è la stessa di quella dell'avaria di bordo specificata nella norma 22, paragrafo a) i). Se una falla di dimensioni minori determina una situazione più grave, si prendono per l'ipotesi tali dimensioni;

b) nel caso di una avaria che interessi delle paratie trasversali, in conformità dei casi previsti negli alinea a) e b) del paragrafo 1

della presente norma, la distanza che separa le paratie stagne trasversali deve essere almeno eguale alla ipotetica lunghezza della falla indicata nell'alinea *a*) del presente paragrafo perché tali paratie possano essere considerate efficaci. Se tale distanza è minore, si suppone che una o più delle paratie danneggiate aventi la lunghezza suddetta, per il calcolo che mira ad identificare i compartimenti invasi non esistano;

c) nel caso di falla posta fra due paratie stagne trasversali contigue, come è previsto nell'alinea *c*) del paragrafo 1 della presente norma, si suppone che nessuna delle paratie trasversali principali e nessuna delle paratie trasversali che limitano una cisterna laterale o una cisterna dei doppi fondi sia danneggiata a meno che:

- i) la distanza che separa le paratie contigue sia minore della lunghezza ipotetica della falla indicata nell'alinea *a*) del presente paragrafo, o
 - ii) una delle paratie trasversali abbia una nicchia o una paratia longitudinale di lunghezza ipotetica della falla, la nicchia formata dalla paratia del gavone di zavorra di dietro ed il tetto del gavone di zavorra di dietro non viene considerata tale per quanto concerne la presente norma;
- d*) se entro i limiti ipotetici della falla esistono dei tubi, delle condotte, dei sottopassaggi, si devono prendere delle misure per evitare che l'allagamento progressivo non si estenda per mezzo di tali tubazioni, condotte o sottopassaggi a degli altri compartimenti diversi da quelli supposti inondabili nei calcoli reali per ogni caso di avaria.

3. Si può considerare che una petroliera soddisfi i criteri di sopravvivenza dopo avaria se essa adempie alle seguenti condizioni:

a) se il galleggiamento finale tenuto conto dell'affondamento, dello sbandamento e dell'assetto è posto sotto l'orlo inferiore di ogni apertura che possa permettere un allagamento progressivo. Tra tali aperture devono essere compresi i tubi per lo sfogo dell'aria e le aperture che sono chiuse con porte o quartieri di boccaporti stagni alle intemperie. Possono essere escluse le aperture chiuse con portelli per passo d'uomo o con portelli di piani di tenuta, da piccoli quartieri di boccaporti delle cisterne per carico a tenuta, di porte guidate a tenuta manovrate a distanza e da oblò del tipo fisso;

b) nello stato finale di allagamento l'angolo di inclinazione dovuto all'allagamento disimmetrico non deve superare 20 gradi. Tale angolo può tuttavia raggiungere i 30 gradi quando il trincarino del ponte non è immerso;

c) la stabilità nello stato finale dell'allagamento deve essere calcolata e può essere considerata soddisfacente quando l'arco della curva del braccio di leva di raddrizzamento misura almeno 20 gradi dalla posizione di equilibrio e se il braccio di leva di raddrizzamento è almeno eguale a 0,1 metri. L'Autorità deve tener conto del rischio che l'immersione istantanea delle aperture protette e non protette può dare quando l'angolo di inclinazione della nave si pone nei limiti della stabilità residua;

d) l'Autorità deve accertarsi che la stabilità della nave negli stati intermedi dell'allagamento sia sufficiente.

4. Si deve controllare l'adempimento alle prescrizioni del paragrafo 1 della presente norma mediante calcoli che tengano conto delle caratteristiche fondamentali della nave, della disposizione, della confi-

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

gurazione e del probabile contenuto dei compartimenti danneggiati, così come della ripartizione della densità e dell'effetto delle carene liquide dei liquidi trasportati. Tali calcoli sono basati sulle seguenti ipotesi:

a) se tiene conto delle cisterne vuote o parzialmente piene così come della densità dei carichi trasportati e delle fughe di liquidi provenienti dai compartimenti danneggiati;

b) vengono adottate le seguenti permeabilità:

<i>Spazi</i>	<i>Permeabilità</i>
Destinato alle provviste di bordo	0,60
Occupati da locali abitati	0,95
Occupati dalle macchine	0,85
Vuoti	0,95
Destinati a liquidi di consumo	0 o 0,95*
Destinati ad altri liquidi	da 0 a 0,95**

* Scegliere la permeabilità che porta alle prescrizioni più rigide.

** La permeabilità dei compartimenti parzialmente ripieni deve essere in funzione della quantità di liquido trasportata.

c) non si tiene conto della galleggiabilità delle superstrutture poste direttamente sopra l'avaria di bordo. Le parti non invase delle superstrutture poste fuori dei limiti dell'avaria possono, tuttavia, essere considerate a condizione che esse siano separate dallo spazio danneggiato da paratie stagne e che adempiano alle disposizioni dell'alinea a) del paragrafo 3 della presente norma. Le porte stagne sostenute da cardini sono ammesse nelle paratie stagne delle superstrutture;

d) l'effetto di carene liquide aventi un angolo di inclinazione di 5 gradi deve essere calcolato per ogni compartimento. L'Autorità può essere o permettere che l'angolo di inclinazione considerato per il calcolo delle correzioni dovute alle carene liquide nel caso di cisterne parzialmente piene, sia maggiore di 5 gradi;

e) per il calcolo di correzione da fare per tener conto dell'effetto delle carene liquide, dei liquidi di consumo, si suppone che, per ogni tipo di liquido, almeno due cisterne poste vicine nel senso trasversale o una cisterna assiale unica, presentino una carena liquida e si sceglie la cisterna o la combinazione di cisterne con il maggior effetto dovuto alle carene liquide.

5. Al comandante di ogni petroliera o alla persona responsabile di una petroliera sprovvista di propulsione autonoma a cui si applichino le disposizioni del presente Allegato, dovranno essere forniti in forma appropriata le seguenti informazioni:

a) istruzioni per il carico e la ripartizione del carico da trasportare così da adempiere alle disposizioni della presente norma;

b) informazioni circa l'attitudine della nave ad adempiere ai criteri di stabilità dopo le avarie enunciate nella presente norma e particolarmente sull'incidenza delle deroghe che potranno essere state accordate nella base dell'alinea c) del paragrafo 1 della presente norma.

A P P E N D I C E I

ELENCO DEGLI IDROCARBURI *

Asfalto (bitume)

Base per miscele
Asfalto per tenuta stagna
Bitume schietto

Idrocarburi

Olio raffinato
Petrolio grezzo
Miscela contenenti petrolio grezzo
Gasolio per motori

In base alle specificazioni americane:

Fuel Oil n. 4
Fuel Oil n. 5
Fuel Oil n. 6

In base alle specificazioni francesi:

Fuel leggero
Fuel pesante n. 1
Fuel pesante n. 2
Fuel schietto

Bitume stradale
Olio per trasformatori
Prodotti del tipo aromatico (esclusi gli oli vegetali)
Olio lubrificante e oli di base
Olio minerale
Olio per motori
Olio per l'impregnazione
Olio per macchinario (*spindle*)
Olio per turbine

Gasoli atmosferici

Diretti
Separation flash

Distillati con paraffina

Gasolio da cracking

Basi per carburanti

Alchilati per carburanti
Prodotti di reforming
Polimeri per benzina

Benzine

Condensati
Carburanti auto
Benzina avio

In base alle specificazioni americane:

Fuel Oil n. 1 Kerosene
Fuel Oil n. 1-D
Fuel Oil n. 2
Fuel Oil n. 2-D

In base alle specificazioni francesi:

Petrolio componente
Petrolio componente deodorato
Fuel per uso domestico
Fuel per uso domestico deodorato

Carburante per reattori

In base alle specificazioni americane:

JP-1 (Kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Kerosene, pesante)

Turbo-fuel
Petrolio
Acqua ragia minerale (white Sprint)

Nafta

Solvente leggero
Solvente pesante
Coupe étroite

* Questo elenco non deve essere considerato esauriente.

APPENDICE II

*Modello di certificato*CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PREVENZIONE
DELL'INQUINAMENTO DA IDROCARBURI (1973)

Rilasciato in base alle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, a nome del Governo

.....
(denominazione ufficiale completa del paese)

da

(nome e qualifica ufficiale completi della persona competente o dell'organizzazione autorizzata in base alle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi)

Nome della nave	Numero o lettere distintive della nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

Tipo della nave:

Petroliera, compresi i trasportatori misti *

Trasportatori di asfalto *

Navi, non petroliere, munite di cisterne da carico soggette alle disposizioni del paragrafo 2 della norma 2 dell'Allegato I della Convenzione *

Navi diverse da quelle sopra elencate *

Nave nuova/esistente *

Data del contratto per la costruzione o per una importante trasformazione:

Data della posa della carena, data in cui la nave si trovava in uno equivalente stato di avanzamento, o data in cui si è iniziata una importante trasformazione:

Data della fornitura o data in cui è stata ultimata una importante trasformazione:

PARTE A - TUTTE LE NAVI

La nave è munita:

per le navi di stazza lorda eguale o maggiore di 400 tonnellate:

a) di un dispositivo per la separazione delle miscele di acqua ed idrocarburi * (suscettibile di produrre un effluente di tenore eguale o minore a 100 parti per milione)

* Cancellare l'annotazione che non serve.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

b) di un sistema per la filtrazione degli idrocarburi * (susceptibile di produrre un effluente di tenore eguale o minore a 100 parti per milione);

per le navi di stazza lorda eguale o maggiore di 10.000 tonnellate:

c) di un sistema di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi degli idrocarburi * (complementare dei suddetti a) o b), o

d) di un dispositivo per la separazione delle miscele di acqua e di idrocarburi e di un sistema di filtrazione degli idrocarburi * (susceptibile di produrre un effluente di tenore eguale o minore a 15 parti per milione) invece dei suddetti a) o b).

Elenco particolareggiato delle esenzioni che sono state accordate alla nave nel quadro dei paragrafi 2 e 4 a) della norma 2 dell'Allegato I della presente Convenzione:

* Cancellare l'annotazione che non serve.

OSSERVAZIONI:

PARTE B - PETROLIERA (1) (2)

Portata di carico tonnellate metriche. Lunghezza della nave metri.

Si attesta che la nave:

a) doveva essere costruita conforme le disposizioni della norma 24 dell'Allegato I della Convenzione e corrisponde a tali disposizioni (3)

b) non doveva essere costruita conforme le disposizioni della norma 24 dell'Allegato I della Convenzione (3)

c) non doveva essere costruita conforme le disposizioni della norma 24 dell'Allegato I della Convenzione, ma corrispondente a tali disposizioni (3)

La capacità delle cisterne di zavorra separata è di metri cubi e corrisponde alle prescrizioni della norma 13 dell'Allegato I della Convenzione.

La zavorra separata è così divisa:

Cisterna	Quantità	Cisterna	Quantità

(1) Questa parte deve essere redatta per le petroliere, compresi i trasportatori misti ed i trasportatori di asfalto, e le pertinenti informazioni saranno indicate per tutte le navi diverse dalle petroliere che siano costruite ed adoperate per il trasporto alla rinfusa di idrocarburi e che abbiano capacità eguale o maggiore di 200 metri cubi.

(2) Questa pagina non figurerà nei certificati rilasciati a navi diverse da quelle elencate nella nota (1).

(3) Cancellare l'annotazione che non serve.

SI ATTESTA:

Che la nave è stata visitata secondo le disposizioni della norma 4 dell'Allegato I della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, relative alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi; e

Che in seguito a detta visita, si è constatato che la struttura, l'attrezzatura, le installazioni, i materiali e lo stato della nave soddisfano completamente e che la nave è conforme alle disposizioni relative dell'Allegato I della Convenzione.

Il presente certificato è valido fino al
subordinatamente alle visite intermedie previste ad intervalli di
Rilasciato a

(luogo del rilascio del certificato)

il 19

(firma del funzionario debitamente autorizzato che rilascia il certificato)

(sigillo o timbro dell'Autorità che rilascia il certificato)

Clausola che si applica alle navi esistenti (4)

Si attesta che l'attrezzatura di questa nave è conforme alle prescrizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi che si applicano alle navi esistenti tre anni dopo l'entrata in vigore della Convenzione.

.....
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo e data del rilascio del certificato

(sigillo o timbro dell'Autorità)

Visite intermedie.

Si attesta che nel corso di una visita intermedia, prescritta dalla norma 4, paragrafo 1, alinea c) dell'Allegato I della Convenzione si è constatato che la nave è conforme alle pertinenti disposizioni della Convenzione.

Firmato

(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data

(sigillo o timbro dell'Autorità)

Firmato

(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data

(sigillo o timbro dell'Autorità)

(4) Questa rubrica dovrà figurare soltanto sul primo certificato rilasciato a qualsiasi nave.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

In base ai paragrafi 2 e 4 della norma 8 dell'Allegato I della Convenzione, la validità del presente certificato viene prorogata fino al

.....
Firmato

.....
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data

(sigillo o timbro dell'Autorità)

A P P E N D I C E III

Modello del registro degli idrocarburi.

REGISTRO DEGLI IDROCARBURI

I — PETROLIERE (1)

Denominazione della nave

Capacità totale di carico in metri cubi

Viaggio da (data) a (data)

a) Imbarco del carico di idrocarburi

1. Data e località di imbarco			
2. Natura degli idrocarburi caricati			
3. Identificazione della(e) cisterna(e) riempita(e)			
4. Chiusura delle valvole adatte delle cisterne da carico e delle valvole adatte di chiusura sulle tubazioni alla fine (2) dell'imbarco			

Il sottoscritto attesta che oltre alle valvole suindicate, anche tutte quelle che sfociano verso mare e quelle per lo scarico fuori bordo, così come i raccordi delle cisterne da carico e delle tubazioni sono state sistemate alla fine dell'imbarco del carico di idrocarburi.

Data Ufficiale responsabile

Capitano

b) Trasferimenti interni di carichi di idrocarburi nel corso di un viaggio

5. Data del trasferimento interno			
6. Identificazione della(e) cisterna(e)	i	da...	
	ii	a...	
7. Si è (sono) vuotata(e) la cisterna(e) indicata(e) in 6 i) ?			

(1) Le petroliere, ed in particolare i trasportatori misti ed i trasportatori di asfalto dovrebbero compilare questa parte: le navi non petroliere, costruite ed adoperate per il trasporto alla rinfusa degli idrocarburi di capacità totale eguale o maggiore di 200 metri cubi, dovrebbero compilare le rubriche loro pertinenti. Non è necessario riportare questa parte sul registro degli idrocarburi fornito a navi diverse da quelle sopra considerate.

(2) Le valvole e gli idonei dispositivi analoghi sono quelli elencati nelle norme 20 2) a) iii), 23 e 24 dell'Allegato I della Convenzione.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Il sottoscritto attesta che oltre alle valvole suindicate, anche tutte quelle che sfociano in mare e quelle per lo scarico fuori bordo, così come i raccordi delle cisterne da carico e delle tubazioni sono state sistemate alla fine del trasferimento interno del carico di idrocarburi.

Data Ufficiale responsabile
Capitano

c) Scarico del carico di idrocarburi

8. Data e località dello scarico			
9. Identificazione della(e) cisterna(e) scaricata(e)			
10. La (le) cisterna(e) è stata (sono state) vuotata(e) ?			
11. Apertura delle idonee valvole delle cisterne da carico e di quelle idonee per la chiusura delle tubazioni prima dello scarico del carico(3)			
12. Chiusura delle idonee valvole delle cisterne da carico e di quelle di chiusura idonee per le tubazioni alla fine dello scarico (3)			

Il sottoscritto attesta che oltre alle valvole suindicate, anche tutte quelle che sfociano in mare e quelle per lo scarico fuori bordo, così come i raccordi delle cisterne da carico e delle tubazioni sono state sistemate alla fine dello scarico del carico di idrocarburi.

Data Ufficiale responsabile
Capitano

d) Zavorramento delle cisterne da carico

13. Identificazione della(e) cisterna(e) zavorrata(e)			
14. Data e posizione della nave nel momento dello zavorramento			
15. Se le valvole che mettono in comunicazione le tubazioni del carico e quelle della zavorra separata sono state adoperate, indicare data, ora e posizione della nave, quando esse sono state a) aperte e b) chiuse			

Il sottoscritto attesta che oltre alle valvole suindicate, anche quelle che sfociano in mare e quello per lo scarico fuori bordo, così come i raccordi delle cisterne da carico e delle tubazioni sono stati sistemati alla fine dello zavorramento.

Data Ufficiale responsabile
Capitano

(3) Le valvole e gli idonei dispositivi analoghi sono quelli elencati nelle norme 20 2) a) iii), 23 e 24 dell'Allegato I della Convenzione.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

e) Pulizia delle cisterne da carico

16. Identificazione della(e) cisterna(e) pulita(e)			
17. Data e durata della pulizia			
18. Metodo della pulizia (4)			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

f) Scarico delle acque di zavorra inquinate

19. Identificazione della(e) cisterna(e)			
20. Data e posizione della nave all'inizio dello scarico a mare			
21. Data e posizione della nave alla fine dello scarico a mare			
22. Velocità della nave nel corso dello scarico			
23. Quantità scaricata a mare			
24. Quantità di acqua inquinata trasferita nella cisterna di decantazione (identificazione della(e) cisterna(e) di decantazione)			
25. Data e porto dove è stato fatto lo scarico nelle installazioni terrestri (se del caso)			
26. Una parte dello scarico è avvenuto con l'oscurità. In caso affermativo, per quanto tempo?			
27. Sono stati controllati con regolarità l'effluente e la superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			
28. Sono stati visti degli idrocarburi nella superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

(4) Precisare se si tratta di pulitura con getto, di pulitura meccanica e/o di pulitura chimica. In caso di pulitura chimica, indicare il prodotto chimico che è stato usato e la quantità di esso.

g) Scarico dell'acqua della cisterna di decantazione

29. Identificazione della(e) cisterna(e) di decantazione			
30. Durata della decantazione dopo l'ultima ammissione di residui, o			
31. Durata della decantazione dopo l'ultimo scarico			
32. Data, ora e posizione della nave allo inizio dello scarico			
33. Valutazione mediante sondaggio del volume totale di miscela all'inizio dello scarico			
34. Valutazione mediante sondaggio dell'interfaccia acqua-idrocarburi all'inizio dello scarico			
35. Volume scaricato e tasso di scarico			
36. Quantità scaricata e tasso di scarico			
37. Data, ora e posizione della nave alla fine dello scarico			
38. Velocità della nave durante lo scarico			
39. Valutazione mediante sondaggio dell'interfaccia acqua-idrocarburi alla fine dello scarico			
40. Si è effettuata una parte dello scarico con l'oscurità? Se sì, per quanto tempo?			
41. Sono stati controllati regolarmente lo effluente e la superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			
42. Sono stati visti degli idrocarburi sulla superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

h) Eliminazione dei residui

43. Identificazione della(e) cisterna(e)			
44. Quantità eliminata da ogni cisterna			
45. Metodo di eliminazione: a) impianti di raccolta b) miscela con il carico c) trasferimenti in altra(e) cisterna(e) e (identificazione della(e) cisterna(e)) d) altro metodo (precisare quale)			
46. Data e porto ove si sono eliminati i residui			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

i) Scarico delle acque di zavorra contenute nelle cisterne da carico

47. Data e posizione della nave all'inizio dello scarico di acque di zavorra pulite			
48. Identificazione della(e) cisterna(e) da cui si effettua lo scarico			
49. La(e) cisterna(e) era (erano) vuota(e) alla fine dello scarico ?			
50. Posizione della nave alla fine dello scarico, ove essa non sia quella indicata sotto 47			
51. Si è effettuato una parte dello scarico durante l'oscurità ? Se sì, per quanto tempo ?			
52. Sono stati controllati regolarmente l'effluente e la superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico ?			
53. Sono stati visti degli idrocarburi sulla superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico ?			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

j) Scarico fuori bordo di acque delle sentine delle macchine contenenti idrocarburi, accumulati nel porto (5)

54. Porto			
55. Durata della sosta			
56. Quantitativo eliminato			
57. Data e località di eliminazione			
58. Metodo di eliminazione (indicazione se si è usato un separatore)			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

k) Scarichi di idrocarburi accidentali o eccezionali

59. Data e ora			
60. Località o posizione della nave al momento dell'evento			
61. Quantità approssimativa e tipo di idrocarburo			
62. Circostanze dello scarico o della fuga, motivi ed osservazioni generali			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

l) Il dispositivo per la sorveglianza ed il controllo degli idrocarburi è stato messo fuori servizio per qualche tempo durante lo scarico fuori bordo? In caso affermativo, precisare la data e l'ora dell'arresto, così come la data e l'ora della ripresa del servizio; confermare che l'arresto è stato causato da un difetto del materiale e, se è nota la causa, indicarla

.....

.....

Data Ufficiale responsabile

Capitano

(5) Quando la pompa si avvia automaticamente ed eroga continuamente attraverso un separatore, basta annotare ogni giorno « Scarico automatico delle acque di sentina attraverso un separatore ».

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

m) Altri sistemi adoperati ed osservazioni generali

.....

.....

.....

Per le petroliere di stazza lorda minore di 150 tonnellate, usate conforme le disposizioni della norma 15, paragrafo 4, dell'Allegato I della Convenzione, l'Autorità dovrebbe preparare degli idonei registri.

Per i trasportatori di asfalto, l'Autorità può preparare un registro degli idrocarburi in particolare usando le sezioni a), b), c), e), h), j), k), ed m) di questo modello di registro degli idrocarburi.

II — NAVI DIVERSE DALLE PETROLIERE

Denominazione della nave

Operazioni effettuate dal (data) al (data)

a) Zavorramento o pulitura delle cisterne da combustibile liquido

1. Identificazione della(e) cisterna(e) zavorrata(e)			
2. Indicare se le cisterne sono state pulite dopo l'ultima volta che hanno contenuto degli idrocarburi. In caso negativo indicare la natura degli idrocarburi trasportati prima			
3. Data e posizione della nave all'inizio della pulitura			
4. Data e posizione della nave all'inizio dello zavorramento			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

b) Scarico delle acque di zavorra o di pulitura inquinate delle cisterne indicate all'alinea a)

5. Identificazione della(e) cisterna(e)			
6. Data e posizione della nave all'inizio dello scarico			
7. Data e posizione della nave alla fine dello scarico			
8. Velocità della nave durante lo scarico			
9. Metodo di scarico (precisare se lo scarico è stato fatto in un impianto di raccolta o con un dispositivo a bordo)			
10. Quantità scaricata			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

c) Eliminazione dei residui

11. Quantità di residui conservati a bordo			
12. Metodo di eliminazione dei residui a) impianti di raccolta b) miscelamento con il combustibile a seguito di c) trasferimento in altra(e) cisterna(e) d) altro metodo (precisare quale)			
13. Data e porto in cui si sono eliminati i residui			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

d) Scarico fuori bordo delle acque di sentina macchine che contengono degli idrocarburi accumulate nel porto (6)

14. Porto			
15. Durata della sosta			
16. Quantità scaricata			
17. Data e località dello scarico			
18. Metodo di scarico: a) con un separatore di acqua ed idrocarburi b) con un sistema di filtrazione degli idrocarburi c) con un separatore d'acqua ed idrocarburi e un sistema di filtrazione degli idrocarburi d) in un impianto di raccolta			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

e) Scarichi di idrocarburi accidentali o eccezionali

19. Data ed ora			
20. Località o posizione della nave			
21. Quantità approssimativa e tipo di idrocarburi			
22. Circostanze dello scarico o della fuga, motivi ed osservazioni generali			

Data Ufficiale responsabile

Capitano

(6) Quando la pompa si avvia automaticamente ed eroga continuamente attraverso un separatore, basta annotare ogni giorno « Scarico automatico delle acque di sentina attraverso un separatore ».

f) Il dispositivo di sorveglianza e di controllo degli idrocarburi è stato messo fuori servizio per qualche tempo durante lo scarico fuori bordo? In caso affermativo, precisare la data e l'ora dell'arresto, così come la data e l'ora della ripresa del servizio; confermare che l'arresto è stato causato da un difetto del materiale e, se è nota la causa, indicarla.

Data Ufficiale responsabile

Capitano

g) Navi nuove di stazza lorda di 4.000 tonnellate ed oltre: è stata trasportata della zavorra sporca nelle cisterne?

Si-No

In caso affermativo, dichiarare quali cisterne sono state così zavorrate ed il metodo di scarico della zavorra sporca

.....
.....

Data di entrata

Ufficiale responsabile

Capitano

h) Procedure operazionali aggiuntive e osservazioni generali

.....

Data di entrata

Ufficiale responsabile

Capitano

ALLEGATO II

NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO
DA SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE TRASPORTATE ALLA RINFUSA

Norma 1

Definizioni.

Ai fini del presente Allegato:

1. Per « nave cisterna per prodotti chimici » s'intende una nave costruita od adattata precipuamente per il trasporto alla rinfusa di carichi di sostanze liquide nocive; sono incluse fra esse le navi petroliere, come definite nell'Allegato I della presente Convenzione quando trasportino carichi completi o parziali di sostanze liquide nocive alla rinfusa.

2. Per « zavorra pulita » s'intende la zavorra contenuta in una cisterna che, dopo l'ultima volta che ha trasportato un carico contenente una sostanza appartenente alla categoria *A*, *B*, *C* o *D*, sia stata accuratamente pulita ed i cui residui siano stati scaricati, cisterna che sia stata svuotata conformemente alle disposizioni del caso, contenute nel presente Allegato.

3. Per « zavorra separata » s'intende l'acqua di zavorra introdotta in una cisterna adibita continuamente al trasporto della zavorra od al trasporto di zavorra o di carichi diversi dagli idrocarburi o dalle sostanze liquide nocive nel significato delle definizioni indicate negli Allegati della presente Convenzione, e che sia completamente isolata dai circuiti relativi al carico ed ai combustibili liquidi.

4. « Terra più vicina » va intesa nel significato indicato dalla norma 1, paragrafo 9 dell'Allegato I della presente Convenzione.

5. Per « sostanza liquida » s'intende qualsiasi sostanza per la quale la tensione del vapore non superi i 2,8 kg/cm² alla temperatura di 37,8°C.

6. Per « sostanza liquida nociva » s'intende una qualunque delle sostanze indicate nell'Appendice II del presente Allegato o che siano classificate provvisoriamente, in applicazione delle disposizioni del paragrafo 4 della norma 3, nelle categorie *A*, *B*, *C* o *D*.

7. Per « zona speciale » s'intende una zona marittima che, per motivi tecnici riconosciuti, connessi alla sua situazione oceanografica ed ecologica, nonché al carattere particolare del suo traffico, richiede

l'adozione di metodi coercitivi particolari per prevenire l'inquinamento dei mari causato da sostanze liquide nocive.

Le zone speciali sono:

- a) la zona del Mar Baltico e
- b) la zona del Mar Nero.

8. Per « zona del Mar Baltico » si intende la zona definita dalla norma 10, paragrafo 1, alinea b) dell'Allegato I della presente Convenzione.

9. Per « zona del Mar Nero » si intende la zona definita dalla norma 10, paragrafo 1, alinea c) dell'Allegato I della presente Convenzione.

Norma 2

Campo di applicazione.

1. Salvo espressa disposizione contraria, le disposizioni del presente Allegato si applicano a tutte le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa.

2. Anche quando un carico soggetto alle disposizioni dell'Allegato I della presente Convenzione viene trasportato in una cisterna di una nave cisterna per prodotti chimici, si applicano le disposizioni relative dell'Allegato I della presente Convenzione.

3. Le disposizioni della norma 13 del presente Allegato si applicano soltanto alle navi che trasportano sostanze che, ai fini delle necessità di controllo dei rifiuti, appartengano alle categorie A, B o C.

Norma 3

Classificazione in categorie ed elencazione delle sostanze liquide nocive.

1. Ai fini delle norme del presente Allegato, con esclusione della norma 13, le sostanze liquide nocive vengono suddivise nelle seguenti quattro categorie:

a) Categoria A — Sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o lo scarico della zavorra, presentano un grave rischio per le risorse marine o per la salute umana o nuocciono seriamente alle attrattive dei luoghi o alle altre legittime utilizzazioni del mare e giustificano, di conseguenza, l'attuazione di misure rigorose di lotta contro l'inquinamento.

b) Categoria B — Sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o lo scarico della zavorra, presentano un rischio per le risorse marine o per la salute dell'uomo o nuocciono alle attrattive dei luoghi o alle altre utilizzazioni legittime del mare e giustificano perciò l'attuazione di particolari misure di lotta contro l'inquinamento.

c) Categoria C — Sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o di scarico della zavorra, presentano un lieve rischio per le risorse marine o per la salute dell'uomo o nuocciono un poco alle attrattive dei luoghi e alle altre utilizzazioni legittime del mare e richiedono perciò delle particolari condizioni di esercizio.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

d) Categoria *D* — Sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o di scarico della zavorra, presentano un lievissimo rischio per le risorse marine o per la salute dell'uomo o nuocciono pochissimo alle attrattive dei luoghi o alle altre legittime utilizzazioni del mare e richiedono perciò alcune precauzioni circa le condizioni di esercizio.

2. Le norme che servono a classificare nelle varie categorie le sostanze liquide nocive si trovano nell'Appendice I del presente Allegato.

3. L'elencazione delle sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa e classificate nelle varie categorie, che sono soggette alle disposizioni del presente Allegato, si trovano nell'Appendice II del presente Allegato.

4. Quando si intenda trasportare alla rinfusa una sostanza che non sia compresa in una delle categorie definite dal paragrafo 1 della presente norma o che non sia già stata valutata in base alla norma 4, paragrafo 1 del presente Allegato, le Parti della Convenzione interessate al suindicato trasporto si concertano onde classificare a titolo provvisorio la sostanza ai fini del trasporto summenzionato, basandosi sulle direttive indicate dal paragrafo 2 della presente norma. In attesa che i Governi interessati abbiano raggiunto un accordo in merito, il trasporto viene effettuato alle condizioni più rigorose proposte. L'Autorità interessata avverte, appena ciò le sia possibile, l'Organizzazione, ma in ogni caso non oltre i novanta giorni dalla data in cui la sostanza è stata trasportata per la prima volta, comunicandole le informazioni relative alla sostanza ed alla valutazione che ne è stata fatta a titolo provvisorio ai fini di una immediata diffusione a tutte le Parti per informazione ed esame. I Governi delle Parti dispongono a loro volta di un periodo di tempo di novanta giorni per comunicare all'Organizzazione le loro osservazioni al fine della classifica della sostanza in questione.

*Norma 4**Altre sostanze liquide.*

1. Le sostanze elencate nell'Appendice III del presente Allegato sono state oggetto di un esame che ha permesso di concludere che esse non appartengono a nessuna delle categorie *A*, *B*, *C* e *D* definite dalla norma 3, paragrafo 1 del presente Allegato in quanto si ritiene che esse non presentino rischi per la salute umana, per le risorse marine, per le attrezzature dei luoghi o per le altre legittime utilizzazioni del mare qualora vengano scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o di scarico della zavorra.

2. Lo scarico dell'acqua di sentina, dell'acqua di zavorra o di altri residui o miscele che contengano soltanto le sostanze indicate nell'Appendice III del presente Allegato non è soggetto alle disposizioni del presente Allegato.

3. Lo scarico in mare della zavorra pulita o della zavorra separata non è soggetto alle disposizioni del presente Allegato.

Norma 5

Scarico di sostanze liquide nocive.

Scarico di sostanze delle categorie A, B e C al di fuori delle zone speciali e scarico di sostanze della categoria D in tutte le zone.

Subordinatamente alle disposizioni della norma 6 del presente Allegato:

1) È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *A*, definite nella norma 3, paragrafo 1, alinea *a*) del presente Allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in questa categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengono tali sostanze. Quando le cisterne che contengano sostanze o miscele sono pulite, i residui che provengono dalla pulizia vengono scaricati in un impianto di raccolta fino a che la concentrazione della sostanza nell'effluente sia eguale o inferiore alla concentrazione residua prescritta per detta sostanza nella colonna III dell'Appendice II del presente Allegato e fino a che la cisterna sia stata svuotata. I residui che restano ancora nella cisterna, purché vengano diluiti con l'aggiunta di un volume di acqua non inferiore al 5 per cento del volume totale della cisterna possono essere scaricati in mare ove siano soddisfatte anche tutte le condizioni seguenti:

a) che la nave navighi ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma o ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che lo scarico avvenga sotto la linea di immersione, tenuto conto della posizione delle prese di acqua marina; e

c) che lo scarico avvenga ad almeno 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

2) È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *B* definite dalla norma 3, paragrafo 1, alinea *b*) del presente Allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in questa categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze a meno che non vengano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave navighi ad una velocità di almeno 7 nodi se dotata di propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che il modo ed i dispositivi usati per lo scarico siano approvati dall'Autorità. Essi sono basati sulle norme elaborate dall'Organizzazione ed assicurano che la concentrazione e il tasso di scarico dell'effluente siano tali che la concentrazione della sostanza non sia superiore ad una parte per milione nella scia della nave, dietro di essa;

c) che la quantità massima di carico che viene scaricata da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima corrispondente al metodo convenuto considerato all'alinea *b*) del presente paragrafo, in ogni caso tale quantità non deve superare la maggiore delle quantità seguenti: 1 metro cubo o 1/3.000 della capacità della cisterna in metri cubi:

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

d) che lo scarico avvenga sotto la linea di immersione, tenuto conto della posizione delle prese di acqua marina; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di almeno 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

3) È vietato lo scarico in mare delle sostanze di categoria *C*, definite dalla norma 3, paragrafo 1, alinea *c)* del presente Allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave navighi ad una velocità di 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che il metodo ed i dispositivi utilizzati per lo scarico siano approvati dall'Autorità. Essi sono basati sulle norme elaborate dall'Organizzazione ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente sono tali che la concentrazione della sostanza non superi dieci parti per milione nella scia della nave dietro di essa;

c) che la quantità massima di carico che viene scaricata da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima corrispondente al metodo convenuto, considerato all'alinea *b)* del presente paragrafo, in ogni caso tale quantità non deve superare la maggiore delle quantità seguenti: 3 metri cubi o 1/1.000 della capacità della cisterna in metri cubi;

d) che lo scarico avvenga sotto la linea di immersione, tenuto conto della posizione delle prese di acqua marina; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di almeno 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

4) È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *D*, definite dalla norma 3, paragrafo 1, alinea *d)* del presente Allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in tale categoria nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave navighi ad una velocità di almeno 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che la concentrazione della miscela non superi una parte di sostanza per 10 parti di acqua; e

c) che lo scarico avvenga ad una distanza di almeno 12 miglia marine dalla terra più vicina.

5) Per sgomberare le cisterne dai residui del carico può venire usato un sistema di ventilazione approvato dall'Autorità. Tale sistema deve essere basato su delle norme elaborate dall'Organizzazione. Ove occorra procedere ad una ulteriore pulizia della cisterna, lo scarico in mare delle acque di pulizia dovrà essere, a seconda dei casi, conforme ai paragrafi 1, 2, 3 o 4 della presente norma.

6) È vietato lo scarico in mare di sostanze che non appartengano ad una categoria o che non siano state classificate a titolo provvisorio o che abbiano potuto essere valutate in conformità della norma 4, pa-

ragrafo 1 del presente Allegato, nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o di altri residui o miscele che contengano tali sostanze.

Sostanze delle categorie A, B e C nelle zone speciali.

Subordinatamente alle disposizioni della norma 6 del presente Allegato:

7) È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria A definite nella norma 3, paragrafo 1, alinea a) del presente Allegato, delle sostanze che sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze. Quando le cisterne che contengono tali sostanze o miscele vengono pulite i residui che derivano dalle operazioni di pulizia vengono scaricati in un impianto di raccolta preparato dagli Stati rivieraschi della zona speciale in base alle disposizioni della norma 7 del presente Allegato, fino a che la concentrazione della sostanza nell'effluente sia uguale o inferiore alla concentrazione residua prescritta per detta sostanza dalla colonna IV dell'Appendice II del presente Allegato e fino a che la cisterna non sia stata svuotata. I residui che restano ancora nella cisterna, purché vengano diluiti con l'aggiunta di un volume di acqua non inferiore al 5 per cento del volume totale della cisterna, possono essere scaricati in mare ove siano soddisfatte anche tutte le condizioni seguenti:

a) che la nave navighi ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che lo scarico avvenga sotto la linea di immersione, tenuto conto della posizione delle prese di acqua marina; e

c) che lo scarico avvenga ad almeno 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

8) È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria B, definite nella norma 3, paragrafo 1, alinea b) del presente Allegato, delle sostanze che sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

a) che la cisterna sia stata pulita dopo lo scarico con l'impiego di un volume d'acqua non inferiore allo 0,5 per cento del volume totale della cisterna e che i residui così ottenuti siano stati scaricati in un impianto di raccolta svuotando completamente la cisterna;

b) che la nave navighi ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

c) che i metodi ed i dispositivi utilizzati per provvedere allo scarico ed alla pulizia siano approvati dall'Autorità. Essi si basano su delle norme elaborate dall'Organizzazione ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente sono tali da non permettere che la concentrazione della sostanza superi una parte per milione nella scia della nave, dietro di essa:

d) che lo scarico avvenga sotto la linea di immersione, tenuto conto della posizione delle prese di acqua marina; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di almeno 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

9) È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria C, definite dalla norma 3, paragrafo 1, alinea c) del presente Allegato, delle sostanze che sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave navighi ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che i metodi ed i dispositivi utilizzati per lo scarico siano approvati dall'Autorità. Essi si basano su delle norme elaborate dall'Organizzazione ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente sono tali da non permettere che la concentrazione della sostanza superi una parte per milione nella scia della nave, dietro di essa;

c) che la quantità massima di carico scaricata in mare da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima corrispondente al metodo convenuto considerato all'alinea b) del presente paragrafo, non dovendo in ogni caso tale quantità superare la maggiore delle seguenti quantità: 1 metro cubo o 1/3.000 della capacità della cisterna in metri cubi;

d) che lo scarico avvenga sotto la linea di immersione, tenuto conto della posizione delle prese dell'acqua marina; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di almeno 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

10) Per sgombrare le cisterne dai residui del carico può venire usato un sistema di ventilazione approvato dall'Autorità. Tale sistema deve essere basato su delle norme elaborate dall'Organizzazione. Ove occorra procedere ad una ulteriore pulizia della cisterna, lo scarico in mare delle acque di pulizia dovrà essere, a seconda dei casi, conforme ai paragrafi 7, 8 o 9 della presente norma.

11) È vietato lo scarico in mare delle sostanze che non appartengono ad una categoria o che non siano state classificate a titolo provvisorio o che non abbiano potuto essere valutate conformemente alla norma 4, paragrafo 1 del presente Allegato, nonché delle acque di zavorra, delle acque di pulizia delle cisterne o di altri residui o miscele che contengano tali sostanze.

12) Le disposizioni della presente norma non vietano alle navi di tenere a bordo dei residui di carico delle categorie B o C e di scaricarle fuori di una zona speciale, in base alle disposizioni, rispettivamente, dei paragrafi 2 o 3 della presente norma.

13) a) i Governi delle Parti della Convenzione che siano rivieraschi di una zona speciale fissano, di comune accordo, la data in cui le disposizioni della norma 7, paragrafo 1 del presente Allegato dovranno essere soddisfatte, e tale data sarà la data di entrata in vigore delle disposizioni dei paragrafi 7, 8, 9 e 10 della presente norma per

quanto concerne dette zone. Tale data verrà comunicata all'Organizzazione con almeno sei mesi d'anticipo. L'Organizzazione notificherà allora a tutte le Parti la data fissata;

b) se la data di entrata in vigore della presente Convenzione sarà anteriore alla data fissata in base all'alinea a) del presente paragrafo, durante il periodo interinale saranno applicate le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente norma.

Norma 6

Esclusioni.

La norma 5 del presente Allegato non si applica:

a) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive o di miscele che contengano tali sostanze che si renda necessario per garantire la sicurezza della nave o per salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive o di miscele contenenti tali sostanze che derivino da avarie della nave o delle sue attrezzature:

i) a condizione che dopo l'avaria o la scoperta della perdita siano prese tutte le ragionevoli precauzioni per impedirla o ridurla; e

ii) salvo quando il proprietario o il capitano abbiano agito con l'intento di procurare un danno o temerariamente, consci che ne sarebbe derivato un danno; o

c) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive approvate dall'Autorità o di miscele che contengano tali sostanze, quando tali sostanze vengano utilizzate per la lotta contro determinati casi di inquinamento per ridurne i danni. Qualsiasi scarico di tal genere è subordinato alla approvazione del Governo, qualunque esso sia, nei cui limiti di giurisdizione tale scarico debba, secondo ogni previsione, avvenire.

Norma 7

Impianti di raccolta.

1. I Governi delle Parti della Convenzione si impegnano ad assicurare l'installazione dei seguenti impianti di raccolta ad uso delle navi che utilizzano i loro porti, terminali o porti di riparazione:

a) i porti ed i terminali di carico e scarico devono disporre di impianti capaci di ricevere, senza imporre alle navi dei ritardi anormali, i residui e le miscele che contengono liquidi nocivi che le navi dovrebbero ancora eliminare in base alle disposizioni del presente Allegato; e

b) i porti di riparazione delle navi che compiono la riparazione delle navi cisterna per prodotti chimici devono disporre di impianti che siano in grado di ricevere i residui e le miscele che contengono sostanze liquide nocive.

2. I Governi delle Parti determinano il tipo degli impianti previsti in base al paragrafo 1 della presente norma per ogni porto di

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

carico e scarico per ogni terminale e per ogni porto di riparazione sito sul loro territorio e ne informano l'Organizzazione.

3. Le Parti notificano all'Organizzazione, per la trasmissione alle Parti interessate, tutti i casi in cui ritengano che gli impianti previsti in base alle disposizioni del paragrafo 1 della presente norma siano insufficienti.

*Norma 8**Misure di controllo.*

1. I Governi delle Parti della Convenzione designano o accettano degli ispettori per garantire l'attuazione della presente norma.

Sostanze della categoria A in tutte le zone.

2. a) Quando una cisterna viene scaricata di tutto o parte del carico e non viene pulita, ne sarà fatta espressa menzione sul registro di carico.

b) Fino a che tale cisterna non venga pulita, ogni operazione di pompaggio o di trasferimento da essa verrà pure annotata sul registro di carico.

3. Se la cisterna deve essere lavata:

a) l'effluente che deriva dall'operazione di lavaggio viene scaricato dalla nave in un impianto di raccolta, almeno fino a che la concentrazione della sostanza nello scarico, come indica l'analisi dei campioni prelevati dall'ispettore nell'effluente scenda al livello di concentrazione residua fissato per detta sostanza nell'Appendice II del presente Allegato. Allorché la concentrazione residua richiesta viene raggiunta, i residui prodotti del lavaggio delle cisterne continuano ad essere scaricati nell'impianto di raccolta fino a quando la cisterna è svuotata. Le opportune annotazioni relative a tali operazioni vengono fatte sul registro di carico e sono certificate dall'ispettore; e

b) quando il residuo che resta nella cisterna è stato diluito in un volume d'acqua di almeno il 5 per cento della capacità della cisterna, questa miscela può essere scaricata in mare sulla base delle disposizioni, a seconda dei casi, degli alinea a), b) e c) del paragrafo 1 o degli alinea a), b) e c) del paragrafo 7 della norma 5 del presente Allegato. Le opportune annotazioni relative a tali operazioni vengono fatte nel registro di carico.

4. Quando il Governo della Parte ricevente ha accertato che la misurazione della concentrazione nell'effluente non può essere fatta senza causare con ciò un ritardo anormale alla nave, tale Parte può accettare, a titolo equivalente alla procedura del paragrafo 3, alinea a), un altro procedimento, purché:

a) l'Autorità abbia approvato il metodo di previa pulizia di detta cisterna per la sostanza in questione, conformemente alle norme definite dall'Organizzazione e che la Parte ritenga che tale metodo possa soddisfare le disposizioni pertinenti del paragrafo 1 o del paragrafo 7 della norma 5 del presente Allegato riguardo all'ottenimento delle concentrazioni residui richieste:

b) che un ispettore debitamente gradito dalla Parte certifichi nel registro di carico:

- i) che la cisterna ed il suo dispositivo di pompaggio e il suo sistema di tubazioni sono stati svuotati e che la quantità di carico che rimane nella cisterna è uguale o inferiore a quella in funzione della quale il metodo approvato di previa pulizia indicato nel numero ii) del presente paragrafo è stato elaborato;
- ii) che le operazioni di previa pulizia sono state compiute conformemente al metodo approvato dall'Autorità per la cisterna e la sostanza presa in considerazione;
- iii) che le acque di lavaggio della cisterna ricavate dalla previa pulizia sono state scaricate in un impianto di raccolta e che la cisterna è stata svuotata;

c) che lo scarico in mare di qualsiasi residuo che sia rimasto nella cisterna venga effettuato conformemente alle disposizioni dell'alinnea b) del paragrafo 3 della presente norma e che una opportuna annotazione venga fatta nel registro di carico.

Sostanze della categoria B fuori delle zone speciali e sostanze della categoria C in tutte le zone.

5. Per tutte le sostanze della categoria B fuori delle zone speciali o per qualsiasi carico della categoria C in tutte le zone, il capitano della nave vigila, subordinatamente alla sorveglianza di un ispettore accettato o designato od alla approvazione che egli concede nella misura giudicata necessaria dal Governo della Parte, affinché siano osservate tutte le disposizioni seguenti:

a) quando una cisterna viene svuotata di una parte o di tutto il carico, ma non viene pulita, ne sarà fatta debita menzione sul registro di carico;

b) quando la cisterna deve essere pulita in mare:

- i) la rete di tubazioni del carico in funzione in detta cisterna viene pulita e ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico;
- ii) la quantità di sostanza che resta nella cisterna non supera la quantità massima di detta sostanza che può essere scaricata in mare in base alle disposizioni della norma 5, paragrafo 2, alinea c) del presente Allegato fuori delle zone speciali per le sostanze della categoria B o della norma 5, paragrafo 3, alinea c) e della norma 5, paragrafo 9, alinea c) del presente Allegato fuori delle zone speciali, rispettivamente per le sostanze della categoria C. Ne sarà fatta debita annotazione sul registro di carico.
- iii) quando si prevede di scaricare in mare la quantità di sostanza residua, si osservano i metodi convenuti e la sostanza viene diluita, così che la miscela soddisfi le condizioni richieste; sul registro di carico ne sarà fatta la debita annotazione:

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

- iv) se le acque di pulizia della cisterna non vengono scaricate in mare, ma vengono trasferite internamente, ne sarà fatta debita menzione nel registro di carico;
 - v) ogni ulteriore scarico in mare di tali acque di pulizia della cisterna sarà effettuato conformemente alle disposizioni della norma 5 del presente Allegato, riguardanti la rispettiva zona e la categoria della sostanza presa in considerazione;
- c) quando la cisterna deve essere pulita nel porto:
- i) le acque di pulizia vengono scaricate in un impianto di raccolta e ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico; o
 - ii) le acque di pulizia restano sulla nave e ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico;
- d) se, dopo che una sostanza della categoria C è stata scaricata in una zona speciale, restano a bordo dei residui e delle acque di pulizia che devono essere conservate fino a che la nave non sia fuori della zona speciale, il capitano ne fa debita menzione sul registro di carico e si applicano le disposizioni della norma 5, paragrafo 3 del presente Allegato.

Sostanze della categoria B nelle zone speciali.

6. Per tutte le sostanze della categoria B nelle zone speciali, il capitano della nave vigila, subordinatamente alla sorveglianza di un ispettore accettato o designato od alla approvazione che egli concede nella misura ritenuta necessaria dal Governo della Parte, affinché siano osservate tutte le disposizioni seguenti:

- a) quando una cisterna viene svuotata di una parte o di tutto il carico, ma non viene pulita, ne viene fatta debita menzione sul registro di carico;
- b) fintanto che detta cisterna non viene pulita, tutte le operazioni di pompaggio o di trasferimento relative ad essa vengono annotate sul registro di carico;
- c) quando la cisterna deve essere pulita, l'effluente del lavaggio, che deve contenere un volume di acqua eguale almeno a 0,5 per cento del volume totale della cisterna, viene scaricato in un impianto di raccolta fino a svuotamento completo della cisterna stessa, del suo dispositivo di pompaggio e delle tubazioni. Ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico;
- d) se la cisterna deve essere ancora pulita e svuotata in mare il capitano vigila affinché:
 - i) siano seguiti i metodi convenuti nella norma 5, paragrafo 8, alinea c) e siano fatte le debite annotazioni sul registro di carico; e
 - ii) ogni scarico in mare avvenga in base alle disposizioni della norma 5, paragrafo 8, del presente Allegato e sia fatta la debita annotazione sul registro di carico;

e) se, dopo che una sostanza della categoria B è stata scaricata in una zona speciale, restano a bordo dei residui o delle acque di pulizia che devono essere conservate fino a che la nave non sia

fuori della zona speciale, il capitano lo indicherà con una debita annotazione sul registro di carico e verranno applicate le disposizioni della norma 5, paragrafo 2, del presente Allegato.

Sostanze della categoria D in tutte le zone.

7. Per ogni sostanza della categoria *D*, il capitano vigila affinché siano applicate le seguenti disposizioni:

a) quando una cisterna deve essere svuotata di parte o di tutto il carico ma non viene pulita, ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico;

b) quando la cisterna è pulita in mare:

- i) la rete di tubazioni del carico della cisterna viene pulita e viene fatta debita annotazione sul registro di carico;
- ii) quando si prevede di scaricare in mare la quantità residua di sostanza, questa viene diluita così che la miscela ottenuta corrisponda alle condizioni richieste; debita annotazione ne sarà fatta sul registro di carico;
- iii) se le acque di pulizia della cisterna non sono scaricate in mare ma vengono trasferite all'interno della nave ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico;
- iv) ogni ulteriore scarico in mare di tali acque di pulizia si effettua conformemente alle disposizioni della norma 5, paragrafo 4, del presente Allegato;

c) quando la cisterna deve essere pulita nel porto:

- i) le acque di pulizia vengono scaricate in un impianto di raccolta e ne viene fatta debita menzione sul registro di carico; o
- ii) le acque di pulizia restano a bordo della nave e viene fatta sul registro di carico una annotazione che precisi la loro ubicazione e ripartizione.

Scarichi provenienti da una cisterna di decantazione.

8. Tutti i residui che si conservano a bordo di una cisterna di decantazione, comprese le acque di sentina provenienti dalla sala pompe che contengano una sostanza della categoria *A* o all'interno di una zona speciale, una sostanza delle categorie *A* o *B*, sono scaricati in un impianto di raccolta conformemente, a seconda dei casi, alle disposizioni contenute nella norma 5, paragrafi 1, 7 od 8, del presente Allegato; debita annotazione viene fatta nel registro di carico.

9. Tutti i residui che vengono conservati a bordo di una cisterna di decantazione, comprese le acque di sentina provenienti dalla sala pompe, che contengano una sostanza della categoria *B* fuori delle zone speciali o della categoria *C* in tutte le zone in quantità superiore alle quantità massime fissate, a seconda dei casi, nella norma 5, paragrafi 2 c), 3 c) o 9 c) del presente Allegato vengono scaricati in un impianto di raccolta e ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico.

Norma 9

Registro di carico.

1. Tutte le navi alle quali si applica il presente Allegato devono avere un registro di carico nella forma stabilita nell'Appendice IV del presente Allegato. Tale registro può essere o meno incorporato nel regolamentare libro di bordo.

2. Per ogni cisterna della nave, si devono fare, sul registro di carico, delle annotazioni quando a bordo si proceda ad una qualsiasi delle seguenti operazioni concernenti le sostanze liquide nocive:

- i) carico di sostanze liquide;
- ii) scarico di sostanze liquide;
- iii) trasferimento di sostanze liquide;
- iv) trasferimento di sostanze liquide, di residui o di miscele contenenti la sostanza in una cisterna di decantazione;
- v) pulizia di cisterne da carico;
- vi) trasferimento da cisterne di decantazione;
- vii) zavorramento di cisterne da carico;
- viii) trasferimento di acqua di zavorra inquinata;
- ix) scarico in mare eseguito conformemente alle disposizioni contenute nella norma 5 del presente Allegato.

3. Nel caso di scarico intenzionale o accidentale di qualsiasi sostanza liquida nociva o miscela contenente tale sostanza, ai sensi dell'articolo 7 della presente Convenzione e della norma 6 del presente Allegato, le circostanze ed i motivi dello scarico sono annotati sul registro di carico.

4. Quando un ispettore accettato o designato dal Governo della Parte della Convenzione per la sorveglianza delle operazioni effettuate a norma del presente Allegato procede alla ispezione di una nave, egli ne fa debita annotazione sul registro di carico.

5. Ogni operazione considerata ai paragrafi 2 e 3 della presente norma viene, appena possibile, integralmente iscritta nel registro di carico così che tutte le annotazioni corrispondenti all'operazione siano registrate. Ogni annotazione viene firmata dall'ufficiale o dagli ufficiali responsabili delle operazioni suddette, e quando la nave è armata ogni foglio viene firmato dal capitano. Le annotazioni vengono fatte nella lingua ufficiale dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera e, per le navi in possesso di un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) in inglese o in francese. In caso di controversia o di divergenza, fanno fede le annotazioni scritte nella lingua ufficiale dello Stato di cui la nave batte bandiera.

6. Il registro di carico deve essere conservato in luogo facilmente accessibile per l'esame e salvo per i natanti rimorchiati senza equipaggio, deve trovarsi a bordo della nave. Deve restare a disposizione per un periodo di due anni dopo la data dell'ultima registrazione.

7. Quando una qualsiasi nave cui si applichi il presente Allegato si trovi in uno dei suoi porti, l'Autorità competente del Governo di una Parte può esaminare il registro di carico a bordo. Può estrarne delle copie ed esigerne la certificazione dal capitano della nave. In caso di procedimento giudiziario, qualsiasi copia debitamente certificata dal capitano può essere ammessa come prova dei fatti riferiti nel registro di carico. L'ispezione del registro di carico e la redazione, da parte delle autorità competenti delle copie certificate in base alle disposizioni del presente paragrafo devono essere fatte nel modo più rapido onde evitare indebiti ritardi alla nave.

Norma 10

Visite.

1. Le navi soggette alle disposizioni del presente Allegato e che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa sono oggetto delle visite qui specificate:

a) una visita iniziale consistente nell'ispezione completa della struttura della nave, delle sue attrezzature, dei suoi impianti, dei suoi equipaggiamenti e dei suoi materiali per tutto ciò che si riferisce al presente Allegato sarà fatta all'entrata in servizio della nave o prima che sia rilasciato per la prima volta il certificato prescritto in base alla norma 11 del presente Allegato;

b) delle visite periodiche ad intervalli specificati dall'Autorità ma non superiori a cinque anni, che permettano di accertarsi che la struttura, le attrezzature, gli impianti, gli equipaggiamenti ed i materiali soddisfino i requisiti richiesti dalle pertinenti disposizioni del presente Allegato; tuttavia, quando la durata del certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) venga prorogata conformemente alle disposizioni 2 o 4 della norma 12 del presente Allegato, l'intervallo che separa le visite periodiche potrà essere di conseguenza prorogato;

c) delle visite intermedie ad intervalli specificati dall'Autorità ma non superiori a trenta mesi. Tali visite permettono di accertarsi che il materiale ed i sistemi di pompaggio e delle tubazioni sono del tutto conformi alle pertinenti disposizioni del presente Allegato e in stato di funzionamento. Queste visite devono essere annotate sul certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) rilasciato in base alla norma 11 del presente Allegato.

2. Per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni del presente Allegato, le visite alle navi sono effettuate dai funzionari dell'Autorità, l'Autorità può tuttavia incaricare delle visite o degli ispettori designati a tale scopo, o degli organismi di sua fiducia. In ogni caso, l'Autorità interessata si rende interamente garante della completa esecuzione e dell'efficacia delle visite.

3. Dopo una qualunque delle visite previste dalla presente norma, non si dovrà apportare alcun cambiamento di natura importante, eccettuata la semplice sostituzione di attrezzature o di impianti, tanto

alla struttura che alle attrezzature, agli impianti, agli equipaggiamenti, od ai materiali che siano stati oggetto della visita senza l'autorizzazione dell'Autorità.

Norma 11

Rilascio di certificati.

1. Dopo la visita eseguita in conformità delle disposizioni della norma 10 del presente Allegato, ad ogni nave che trasporti sostanze liquide nocive e che compia viaggi a destinazione di porti o terminali al largo sotto la giurisdizione di altre Parti della Convenzione, viene rilasciato un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973).

2. Detto certificato viene rilasciato sia dall'Autorità che da un agente o da un organismo debitamente da essa autorizzato. In ogni caso l'Autorità si assume la piena responsabilità del certificato rilasciato.

3. a) Il Governo di una Parte può, su richiesta dell'Autorità, far visitare una nave; se ritiene che siano osservate le disposizioni del presente Allegato, rilascia alla nave un certificato o ne autorizza il rilascio, conformemente alle disposizioni del presente Allegato.

b) Non appena possibile, una copia del certificato ed una copia del rapporto relativo alla visita vengono inviate all'Autorità che ne ha fatto richiesta.

c) Un certificato così rilasciato richiede una dichiarazione attestante che esso è stato rilasciato su richiesta dell'Autorità; esso ha lo stesso valore e viene accettato alle stesse condizioni di un certificato rilasciato conformemente al paragrafo 1 della presente norma.

d) Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) non viene rilasciato alle navi autorizzate a battere bandiera di uno Stato che non sia parte della Convenzione.

4. Il certificato viene redatto in una lingua ufficiale dello Stato che lo rilascia conformemente al modello che figura nell'Appendice V del presente Allegato. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese né il francese, il testo deve comprendere una traduzione in una di dette lingue.

Norma 12

Durata della validità del certificato.

1. Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) è rilasciato per un periodo la cui durata viene stabilita dall'Autorità; tale durata non può essere superiore a cinque anni a partire dalla data del rilascio, salvo nei casi previsti ai paragrafi 2 e 4 della presente norma.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

2. Se una nave, alla data di scadenza del suo certificato, non si trova in un porto o in un terminale al largo sotto la giurisdizione di una Parte della Convenzione di cui essa è autorizzata a battere bandiera, la validità del certificato può essere prorogata dall'Autorità. Tale proroga può tuttavia essere accordata soltanto per permettere alla nave di portare a termine il suo viaggio verso lo Stato di cui è autorizzata a battere bandiera o nel quale deve essere ispezionata e questo soltanto nel caso che tale misura appaia opportuna e ragionevole.

3. Nessun certificato può essere in tal modo prorogato per un periodo superiore a cinque mesi e la nave che benefici di detta proroga non ha il diritto, quando arriva nello Stato di cui è autorizzata a battere bandiera o nel porto dove deve essere ispezionata, di lasciare tale porto o tale Stato senza avere ottenuto un nuovo certificato.

4. Un certificato che non sia stato prorogato conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 della presente norma può essere prorogato dall'Autorità per un termine di grazia non superiore di un mese alla data di scadenza indicata sul certificato.

5. Il certificato non è più valido quando la struttura, gli equipaggiamenti, i materiali, le attrezzature e gli impianti prescritti nel presente Allegato abbiano subito modifiche importanti, che non siano state la semplice sostituzione di attrezzature o impianti ai fini della riparazione o della manutenzione, senza l'accordo dell'Autorità, o se le visite intermedie specificate dall'Autorità conformemente alla norma 10, paragrafo 1, alinea c) del presente Allegato non siano state effettuate.

6. Subordinatamente alle disposizioni del paragrafo 1 della presente norma qualunque certificato rilasciato ad una nave non è più valido quando essa passa a battere bandiera di un altro Stato.

7. Quando una nave passa a battere bandiera di un'altra Parte, il certificato conserva la sua validità per un periodo di tempo non superiore a cinque mesi, se la data di scadenza va oltre la fine di tale periodo di tempo, o fino alla data in cui l'Autorità rilascia un altro certificato in sostituzione del primo, se tale data è più vicina. Appena possibile, dopo il cambiamento di nazionalità, il Governo della Parte di cui la nave era autorizzata prima a battere bandiera, rimette all'Autorità una copia del certificato di cui la nave era fornita prima del cambiamento e, se possibile, una copia del rapporto relativo all'ispezione.

Norma 13

Disposizioni per ridurre l'inquinamento fortuito.

1. La progettazione, la costruzione, le attrezzature e la gestione delle navi soggette alle disposizioni del presente Allegato, poiché esse trasportano alla rinfusa delle sostanze liquide nocive, devono essere tali da ridurre lo scarico fortuito in mare di tali sostanze.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

2. Conformemente alle disposizioni del paragrafo 1 della presente norma, i Governi delle Parti devono pubblicare o far pubblicare delle prescrizioni particolareggiate sulla progettazione, costruzione, attrezzature e gestione di dette navi.

3. Per quanto concerne le navi cisterna per prodotti chimici, le prescrizioni indicate nel paragrafo 2 della presente norma devono comprendere almeno tutte le disposizioni contenute nella Raccolta delle norme relative alla costruzione ed alle attrezzature delle navi che trasportano dei prodotti chimici pericolosi alla rinfusa adottata dall'Assemblea dell'Organizzazione nella risoluzione A 212 (VII) e come potrà essere modificata dall'Organizzazione a condizione che gli emendamenti alla Raccolta delle norme siano adottati, entrino in vigore e divengano efficaci conformemente alle disposizioni dell'articolo 16 della presente Convenzione relativa alle procedure di emendamento applicabili alle appendici degli Allegati.

APPENDICE I

DIRETTIVE PER LA CLASSIFICAZIONE IN CATEGORIE DELLE SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE

Categoria A.

Sostanze bioaccumulabili e suscettibili di costituire un pericolo per la vita acquatica e per la salute umana, o che sono assai tossiche per la vita acquatica (essendo 4 il loro grado di rischio, vale a dire il loro TLm inferiore a 1 ppm); appartengono anche a questa categoria certe sostanze moderatamente tossiche per la vita acquatica (essendo 3 il loro grado di rischio, vale a dire il loro TLm eguale o maggiore di 1 ppm ed inferiore a 10 ppm), quando si dia una importanza particolare ad altri aspetti del rischio che presentano o a delle caratteristiche speciali di tali sostanze.

Categoria B.

Sostanze bioaccumulabili la cui persistenza è dell'ordine di una settimana o inferiore ad una settimana; o che sono suscettibili di alterare gli alimenti di origine marina; o che sono moderatamente tossiche per la vita acquatica (essendo 3 il loro grado di rischio, ossia essendo il loro TLm eguale o maggiore di 1 ppm ed inferiore a 10 ppm); appartengono anche a questa categoria certe sostanze leggermente tossiche per la vita acquatica (essendo 2 il loro grado di rischio, cioè essendo il loro TLm eguale o maggiore di 10 ppm ed inferiore a 100 ppm), quando si dia una importanza particolare ad altri aspetti del rischio che presentano o a delle caratteristiche speciali di dette sostanze.

Categoria C.

Sostanze leggermente tossiche per la vita acquatica (essendo 2 il loro grado di rischio, vale a dire essendo il loro TLm eguale o maggiore di 10 ppm ed inferiore a 100 ppm); appartengono anche a tale categoria alcune sostanze non tossiche per la vita acquatica (essendo 1 il loro grado di rischio, cioè essendo il loro TLm eguale o maggiore di 100 ppm ed inferiore a 1000 ppm) quando si dia una importanza particolare ad altri aspetti del rischio che esse presentano o alle caratteristiche speciali di tali sostanze.

Categoria D.

Sostanze che in pratica non sono tossiche per la vita acquatica (essendo 1 il loro grado di rischio, vale a dire essendo il loro TLM eguale o maggiore di 100 ppm ed inferiore a 1000 ppm); o che formano dei depositi sul fondo del mare con una elevata richiesta biochimica di ossigeno (BoD); o che sono pericolose per la salute umana essendo il loro LD₅₀ minore di 5 mg/kg; o che causano una moderata riduzione delle attrattive dei luoghi per la loro persistenza, gli odori, le caratteristiche tossiche o irritanti, che sono suscettibili di nuocere all'utilizzazione delle spiagge; o che sono moderatamente pericolose per la salute umana, essendo il loro LD₅₀ eguale o maggiore di 5 mg/kg e inferiore a 50 mg/kg e producono una lieve diminuzione delle attrattive dei luoghi.

Altre sostanze liquide (ai fini della norma 4 del presente Allegato).

Sostanze diverse da quelle classificate nelle suddette categorie A, B, C e D.

APPENDICE II

LISTA DELLE SOSTANZE NOCIVE
TRASPORTATE ALLA RINFUSA

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)		
			(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
			I	II	III Fuori delle zone speciali
Acetaldeide	1089	C			
Acetato di ammile normale	1104	C			
Acetato di butile normale	1123	D			
Acetato di butile secondario	1124	D			
Acetato di 2-etossienile*	1172	D			
Acetato di etile	1173	D			
Acetato di isoammile	1104	C			
Acetato di metile	1231	D			
Acetato di propile normale*	1276	C			
Acetato di vinile	1301	C			
Acetilato di butile normale	—	D			
Acetone	1090	D			
Acido acetico	1842	C			
Acido acrilico*	—	C			
Acido butirrico	—	B			
Acido citrico (10% — 25%)	—	D			
Acido cloracetico	1750	C			
Acido cloridrico	1789	D			
Acido clorosolfonico	1754	C			
Acido cresilico	2022	A	0,1		0,05
Acido ettanoico*	—	D			

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
			(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Acido fluoridrico (soluzione a 40%)	1790	B		
Acido formico	1779	D		
Acido fosforico	1805	D		
Acido lattico	—	D		
Acido naftenico*	—	A	0,1	0,05
Acido nitrico (90%)	2031/2032	C		
Acido ossalico (10%-25%)	—	D		
Acido propionico	1848	D		
Acido solforico	1830/1831/ 1832	C		
Acido solforico fumante (oleum)	1831	C		
Acqua ossigenata (concentrazione superiore a 60%)	2015	C		
Acrilato di etile	1917	D		
Acrilato di 2-etilesile	—	D		
Acrilato di isobutile	—	D		
Acrilato di metile	1919	C		
Acrilonitrile	1093	B		
Acroleina	1092	A	0,1	0,05
Adiponitrile	—	D		
Alchilbenzenesulfonato (catena diritta)	—	C		
(catena ramificata)	—	D		
Alcol allilico	1098	B		
Alcol amilico normale	—	D		
Alcol benzilico	—	D		
Alcol 2-etilesilico	—	C		
Alcol furfurilico	—	C		
Alcol metilammilico	—	D		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
			(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Alcol monilico *	—	C		
Alcol propilico normale	1274	D		
Aldeide butilica normale	1129	B		
Aldeide crotonica	1143	B		
Allume (soluzione al 15%)	—	D		
Amminoetilolanlammina (idrossietilene-lammina) *	—	D		
Ammoniaca (soluzione al 28%)	1005	B		
Anidride acetica	1715	C		
Anidride ftalica (fusa)	—	C		
Anidride propionica	—	D		
Anilina	1547	C		
Benzene	1114	C		
Bicloruro d'etilene	1184	B		
Bicromato di sodio (soluzione)	—	C		
Bisolfuro di carbonio	1131	A	0,01	0,005
Butilene glicolo (s)	—	D		
Butirrato di butile *	—	B		
Cianidrina di acetone	1541	A	0,1	0,05
Cicloesano	1145	C		
Cicloesano di isopropile	—	D		
Cicloesanolo	—	D		
Cicloesanone	1915	D		
Cicloesilammina *	—	D		
Cimene (parametilisopropilbenzene) *	2046	D		
Cloridrine (grezze) *	—	D		
Clorobenzene (monocloro benzene)	1134	B		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
			(norma 3, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Cloroformio	1888	B		
Cloroprene *	1991	C		
para-Clorotoluene	—	B		
Cloruro d'acetile	1717	C		
Cloruro d'allile	1100	C		
Cloruro di benzile	1738	B		
Cloruro di metilene	1593	B		
Cloruro di vinilidene *	1303	B		
Creosoli	2076	A	0,1	0,05
Creosoto	1334	A	0,1	0,05
Cumene	1918	C		
Decaidronaftalina *	1147	D		
Decano *	—	D		
Diacetil alcool *	1148	D		
Dibromuro d'etilene	1605	B		
Diclorobenzeni	1591	A	0,1	0,05
Dicloropropene e dicloropropano (miscela di D.D. per disinfezione di terreni)	2047	B		
Dietilammina	1154	C		
Dietilbenzene (miscela di isomeri)	2049	C		
Dietilcetone (3-pentanone)	1156	D		
Dietilene glicolo etere monoetile	—	C		
Dietilene triammina *	2079	C		
Difenile/difenilossido (miscela di)	—	D		
Di-isobutil cetone *	1157	D		
Di-isobutilene *	2050	D		
Di-isocianato di toluilene	2078	B		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
			(norma 3, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Di-isopropilammina	1158	C		
Di-metilammina (soluzione acquosa a 40%)	1160	C		
Dimetilanolammina *	2051	C		
Dimetilformamide	—	D		
1,4 Dioxana	1165	C		
Di-sop-propanolammina	—	C		
Dodecilbenzene	—	C		
Epicloridrina	2023	B		
Esametil-diamina *	1783	C		
Etere benzilico *	—	C		
Etere diclorato	1916	B		
Etere etilico	1155	D		
Etere isopropilico *	1159	D		
Etere monoetilico dell'etilene glicolo (2-etosietanolo)	1171	D		
Etil-amil-cetone	—	C		
Etilbenzene	1175	C		
Etilcicloesano	—	D		
2-etil-3 propilacroleina *	—	B		
Etilene-cianidrina *	—	D		
Fenolo	1671	B		
Formaldeide (soluzione a 35-50%)	1198	C		
Fosfato di tricresile *	—	B		
Fosforo (elementare)	1338	A	0,01	0,005
Idroperossido di tetralina	1540	C		
Idrossido di calcio (soluzione)	—	D		
Idrossido di sodio	1824	C		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio		Concentrazione residua (percentuale in peso)	
		(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)	
		I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Isobutanolo (alcool iso-butilico)	1212		D		
Isobutiraldeide	2045		C		
Isoforone	—		D		
Isopentano	—		D		
Isoprene	1218		D		
Isopropanolammina	—		C		
Isopropilammina	1221		C		
Isottano	—		D		
Lattato di etile *	1192		D		
Metacrilato di butile	—		D		
Metacrilato di isobutile	—		D		
Metacrilato di metile	1247		D		
2-metil 5 etil piridina *	—		B		
2-metil pentene *	—		D		
Metil-stirolene-alfa *	—		D		
Monilfenolo	—		C		
Monocloridrina di glicolo (2-cloretanolo) *	1135		D		
Monoetanolammina	—		D		
Monoisopropilammina	—		C		
Monometiletanolammina	—		C		
Monopropilammina (propilammina)	1277		C		
Morfolina *	2054		C		
Naftalene (fuso)	1334		A	0,1	0,05
Nitrobenzene	—		C		
2-nitropropano	—		D		
Nitrotoluene (ortonitrotoluene)	—		C		
Olio di canfora	1130		B		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
			(norma 3, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Ossido di mesitile *	1229	C		
Ottanolo normale	—	C		
Pentacloretano	1669	B		
Pentaclorofenato di sodio (soluzione)	—	A	0,1	0,05
Pentano normale	1265	C		
Piombo tetraetile	1649	A	0,1	0,05
Piombo tetrametile	1649	A	0,1	0,05
Piridina	1282	B		
Potassa caustica (idrossido di potassio)	1814	C		
beta-Propiolattone *	—	B		
Propionaldeide	1275	D		
Sego	—	D		
Stirene	2055	C		
Tetracloretilene (percloretilene)	1891	D		
Tetracloruro di carbonio	1846	B		
Tetracloruro di silicio	1818	D		
Tetracloruro di titanio	1838	D		
Tetraidrofurano	2056	D		
Tetrametilbenzene	—	D		
Toluene	1294	C		
Trementina	1299	B		
Tricloretoano	—	C		
Tricloretilene	1710	B		
Trietanolammina	—	D		
Trimetilbenzene *	—	C		
Xilene (miscele di isomeri)	1307	C		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

APPENDICE III

ELENCO DELLE ALTRE SOSTANZE LIQUIDE
TRASPORTATE ALLA RINFUSA

Acetato di isopropile	Etilene-glicolo
Acetato di metilamile	Glicerina
Acetonitrile (cianuro di metile)	Latte
Acqua	Ligroina
Alcoli grassi (C ₁₂ -C ₂₀)	Melasse
Alcool amilico terziario	Metil-etil-cetone (2-butanone)
Alcool butilico normale	Olio di fegato di merluzzo
Alcool decilico normale	Olio di noci di cocco
Alcool etilico	Olio di oliva
Alcool isodeciclico	Olio di ricino
Alcool isopropilico	Ossido di propilene
Alcool metilico	Polipropilene-glicolo
Alcool ottildecilico	Propilene tetramero
Butirrolattone	Propilene trimero
Cloruro di calcio (soluzione)	Sorbitolo
Dietanolammina	Succo citrico
Dietilene-glicolo	Tridecanolo
Dipentene	Trietilene-glicolo
Dipropilene-glicolo	Trietilene tetramina
Esano normale	Tripropilene-glicolo
Etano	Vino
Etene (miscela di isomeri)	Zolfo liquido
Etere butilico	

A P P E N D I C E IV

REGISTRO DI CARICO DELLE NAVI CHE TRASPORTANO
SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE ALLA RINFUSA

Nome della nave

Capacità di carico di ogni cisterna in metri cubi

Viaggio da a

a) *Messa a bordo del carico*

1. Data e luogo del carico
2. Denominazione e categoria del(dei) carico(chi) imbarcato(i)
3. Identificazione della(delle) cisterna(e) caricata(e)

b) *Trasferimento del carico*

4. Data del trasferimento
5. Identificazione della(delle) cisterna(e) i) da
ii) a
6. È stata (sono state) vuotata(e) la(le) cisterna(e) indicata(e) all'alinea 5 i) ?
7. In caso contrario, quantità rimasta

c) *Scarico del carico*

8. Data e luogo dello scarico
9. Identificazione della(delle) cisterna(e) scaricata(e)
10. È stata(Sono state) vuotata(e) la(le) cisterna(e) ?
11. In caso contrario, quantità che resta nella(nelle) cisterna(e)
12. La(le) cisterna(e) deve(devono) essere pulita(e) ?
13. Quantità trasferita nella cisterna di decantazione
14. Identificazione della cisterna di decantazione

..... Firma del Capitano

d) *Zavorramento delle cisterne di carico*

15. Identificazione della(delle) cisterna(e) zavorrata(e)
16. Data e posizione della nave all'inizio dello zavorramento

e) *Pulizia delle cisterne di carico*

Sostanze di categoria A

17. Identificazione della(delle) cisterna(e) pulita(e)
18. Data e luogo della pulizia
19. Metodo(i) di pulizia
20. Ubicazione degli impianti di raccolta utilizzati
21. Concentrazione dell'effluente quando si è fermato lo scarico nell'impianto di raccolta
22. Quantità che rimane nella cisterna
23. Metodo e quantità di acqua introdotta nella cisterna per la pulizia finale
24. Luogo e data dello scarico in mare
25. Metodo e attrezzature utilizzate per lo scarico in mare

Sostanze delle categorie B, C e D

26. Metodo di lavaggio utilizzato
27. Quantità di acqua adoperata
28. Data e luogo dello scarico in mare
29. Metodo ed attrezzature usati per lo scarico in mare

f) *Trasferimento delle acque di zavorra inquinate*

30. Identificazione della(delle) cisterna(e)
31. Data e posizione della nave all'inizio dello scarico in mare
32. Data e posizione della nave alla fine dello scarico in mare
33. Velocità della nave durante lo scarico
34. Quantità scaricata in mare
35. Quantità di acqua inquinata trasferita nella cisterna di decantazione (identificazione della(delle) cisterna(e) di decantazione)
36. Data e porto di scarico negli impianti di raccolta a terra (se del caso)

..... Firma del Capitano

g) *Trasferimento dalla cisterna di decantazione/eliminazione dei residui*

37. Identificazione della(delle) cisterna(e) di decantazione
38. Quantità ritirata da ogni cisterna
39. Sistema di eliminazione dei residui:
 - a) Impianti di raccolta
 - b) Miscela con il carico
 - c) Trasferimento in un'altra(altre) cisterna(e) (identificazione della(delle) cisterna(e))
 - d) Altro sistema
40. Data e porto di eliminazione dei residui

h) *Scarichi fortuiti od eccezionali*

41. Data e ora
42. Luogo e posizione della nave al verificarsi dell'evento
43. Quantità approssimativa, nome e categoria della sostanza
44. Circostanze dello scarico o della perdita e osservazioni generali

..... Firma del Capitano

A P P E N D I C E V

Modello di Certificato

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO RELATIVO AL TRASPORTO DI SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE ALLA RINFUSA (1973)

(Nota: Nel caso di una nave cisterna per prodotti chimici, questo certificato deve essere completato con il certificato richiesto ai sensi del paragrafo 3 della norma 13 dell'Allegato II della presente Convenzione).

(timbro ufficiale)

Rilasciato a norma delle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, a nome del Governo

(denominazione ufficiale completa del paese)

da
(nome e qualifica ufficiale completi della persona competente o dell'organizzazione autorizzata in base alle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi)

Nome della nave	Numero o lettere distintive della nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

SI CERTIFICA:

1. che la nave è stata visitata conformemente alle disposizioni della norma 10 dell'Allegato II della Convenzione;

2. che a seguito di detta visita si è constatato che la progettazione, la costruzione e l'equipaggiamento della nave sono tali da ridurre al massimo gli scarichi involontari in mare delle sostanze liquide nocive;

3. che i sistemi ed i dispositivi seguenti sono stati approvati dall'Autorità per l'applicazione delle disposizioni contenute nella norma 5 dell'Allegato II della Convenzione:

.....
(seguito nelle pagine aggiunte, firmate e datate)

.....
Il presente certificato è valido fino al
fatta riserva delle visite intermedie che devono essere effettuate ad
intervalli di

Rilasciato a
(luogo di rilascio del certificato)

il 19
(firma del funzionario debitamente autorizzato che rilascia il certificato)

(sigillo o timbro, a seconda del caso, dell'Autorità che rilascia il certificato)

Visite intermedie.

Si certifica che, in occasione di una visita intermedia, come prescritto dalla norma 10, paragrafo 1, alinea c) dell'Allegato II della Convenzione, si è constatato che la nave soddisfa le pertinenti disposizioni della Convenzione.

Firmato
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data
(sigillo o timbro, a seconda del caso, dell'Autorità)

Ai sensi della norma 12, paragrafi 2 e 4 dell'Allegato II della Convenzione, la validità del presente certificato viene prorogata fino al

Firmato
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data
(sigillo o timbro, a seconda del caso, dell'Autorità)

ALLEGATO III

NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DA
SOSTANZE NOCIVE TRASPORTATE PER MARE IN COLLI O IN
CONTENITORI, IN CISTERNE MOBILI, IN CAMION CISTERNA
O IN VAGONI CISTERNA

Norma 1

Campo di applicazione.

1. Salvo espressa disposizione contraria, le norme del presente Allegato si applicano a tutte le navi che trasportano sostanze nocive in colli, o in contenitori, in cisterne mobili, in camion cisterna o in vagoni cisterna.

2. Tale trasporto di sostanze nocive è vietato a meno che non venga effettuato conformemente alle disposizioni del presente Allegato,

3. Per completare le disposizioni del presente Allegato, il Governo di ciascuna Parte contraente della Convenzione pubblica o fa pubblicare norme particolareggiate relative all'imballaggio, alla marcatura, all'etichettatura, ai documenti, allo stivaggio, ai limiti quantitativi, alle eccezioni e alle notifiche al fine di prevenire o ridurre al massimo l'inquinamento dell'ambiente marino da sostanze nocive.

4. Ai fini del presente Allegato, i recipienti vuoti, i contenitori, le cisterne mobili, i camion cisterna e i vagoni cisterna che sono già stati usati per il trasporto di sostanze nocive sono anche essi considerati come sostanze nocive, a meno che non siano state prese sufficienti precauzioni al fine di assicurare che non contengano alcun residuo pericoloso per l'ambiente marino.

Norma 2

Imballaggio.

Gli imballaggi, i contenitori, le cisterne mobili, i camion cisterna e i vagoni cisterna devono essere tali da ridurre al massimo i rischi ai quali è esposto l'ambiente marino, tenuto conto del loro contenuto specifico.

Norma 3

Marcatura e etichettatura.

Ogni collo, sia che sia spedito individualmente, in unità o in contenitori, ogni contenitore, ogni cisterna mobile, camion cisterna o vagone cisterna contenenti una sostanza nociva sono contrassegnati in

modo durevole con la denominazione tecnica esatta (la denominazione commerciale non dovrebbe essere utilizzata al posto della denominazione tecnica esatta) e sono provvisti di una etichetta o di un marchio distintivo che indichi che il contenuto è nocivo. Questa identificazione viene completata, se è possibile, con un altro mezzo, per esempio indicando il numero di riferimento delle Nazioni Unite.

Norma 4

Documenti.

1. In tutti i documenti relativi al trasporto in mare di sostanze nocive in cui viene fatta menzione di dette sostanze, si usa la denominazione tecnica esatta della sostanza (e non la denominazione commerciale).

2. I documenti di spedizione forniti dallo spedizioniere comprendono un certificato o una dichiarazione che attesta che il carico presentato per il trasporto è adeguatamente imballato, marcato e etichettato e in condizioni tali da ridurre al minimo i rischi che il suo trasporto può presentare per l'ambiente marino.

3. Qualunque nave che trasporta sostanze nocive deve possedere una lista o un manifesto speciale in cui sono menzionate le sostanze nocive imbarcate e il luogo in cui si trovano. Invece di detta lista o di detto manifesto, può essere usato un piano di stivaggio particolareggiato che indica il luogo in cui si trovano tutte le sostanze nocive a bordo. Copie di detti documenti verranno conservate anche a terra dall'armatore della nave o dal suo mandatario, finché le sostanze nocive non saranno state scaricate.

4. Quando una nave possiede una lista, un manifesto speciale o un piano di stivaggio particolareggiato, in conformità alle disposizioni in vigore della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare relative al trasporto di merci pericolose, i documenti richiesti ai fini del presente Allegato possono essere riuniti con i documenti relativi alle merci pericolose.

Quando i documenti sono riuniti, si stabilisce una netta distinzione tra le merci pericolose e le sostanze nocive.

Norma 5

Stivaggio.

Le sostanze nocive vengono stivate e assicurate in modo da ridurre al minimo i rischi che esse presentano per l'ambiente marino, senza arrecare pregiudizio alla sicurezza della nave e delle persone a bordo.

Norma 6

Limiti qualitativi.

Può essere necessario, per motivi scientifici e tecnici validi, vietare il trasporto di alcune sostanze nocive che sono molto pericolose per l'ambiente marino o limitare la quantità di dette sostanze che

può essere trasportata da una stessa nave. Fissando tali limiti, bisogna tenere in debita considerazione le dimensioni, la costruzione e l'attrezzatura della nave, nonché l'imballaggio e le proprietà intrinseche di ciascuna sostanza.

Norma 7

Eccezioni.

1. Il getto (scarico) in mare di sostanze nocive trasportate in colli, in contenitori, in cisterne mobili, in camion cisterna o in vagoni cisterna è vietato, a meno che non sia necessario per garantire la sicurezza della nave o per salvare delle vite umane in mare.

2. Con riserva delle disposizioni della presente Convenzione, misure adeguate verranno adottate in funzione delle proprietà fisiche, chimiche e biologiche delle sostanze nocive, per disciplinare lo scarico in mare delle acque di pulitura delle fughe, a condizione che l'applicazione di dette misure non comprometta la sicurezza della nave e delle persone a bordo.

Norma 8

Notifica.

In caso di alcune sostanze nocive che potrebbero essere segnalate dal Governo di una Parte alla Convenzione, il capitano, o il proprietario della nave, o il loro mandatario, notifica all'autorità portuale competente la sua intenzione di caricare o di scaricare dette sostanze almeno 24 ore prima di detta operazione.

ALLEGATO IV

NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO
DA ACQUE DI SCARICO DELLE NAVI

Norma 1

Definizioni.

Ai fini del presente Allegato:

1. Per « nave nuova » si intende una nave:

a) il cui contratto di costruzione è stato stipulato o, in assenza di un contratto di costruzione, la cui chiglia è stata iniziata o che si trova in uno stato di avanzamento equivalente al momento dell'entrata in vigore del presente Allegato o successivamente;

b) la cui consegna viene effettuata tre anni o più dopo l'entrata in vigore del presente Allegato.

2. Per « Nave esistente » si intende una nave che non è una nave nuova.

3. Per « acque di scarico » si intende:

a) le acque e gli altri residui provenienti da un qualunque tipo di *toilette*, orinatoio e catino di W.C.;

b) le acque provenienti da lavabi, tinozze e condotte di scarico situate nei locali riservati a cure mediche (infermeria, sala di assistenza medica, eccetera);

c) le acque provenienti dagli spazi utilizzati per il trasporto di animali viventi;

d) le altre acque di rifiuto qualora siano mescolate alle acque sopra menzionate;

4. Per « cisterna di stoccaggio » si intende qualunque cisterna destinata a raccogliere e a conservare le acque di scarico.

5. Con l'espressione « a partire dalla terra più vicina » si intende a partire dalla linea di base che serve a determinare il mare territoriale del territorio in questione conformemente al diritto internazionale; tuttavia ai fini della presente Convenzione con l'espressione « a partire dalla terra più vicina » della costa nord-est dell'Australia si intende a partire da una linea tracciata da un punto di latitudine 11° Sud, sino ad un punto di latitudine 10°35' Sud, e di longitudine 142°08' Est, poi tra i seguenti punti:

latitudine 10°00' Sud e longitudine 142°00' Est,
latitudine 9°10' Sud e longitudine 143°52' Est,
latitudine 9°00' Sud e longitudine 144°30' Est,

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

latitudine 13°00' Sud e longitudine 144°00' Est,
 latitudine 15°00' Sud e longitudine 146°00' Est,
 latitudine 18°00' Sud e longitudine 147°00' Est,
 latitudine 21°00' Sud e longitudine 153°00' Est

ed infine fino ad un punto di latitudine 24°42' Sud e di longitudine 153°15' Est sulla costa australiana.

*Norma 2**Campo di applicazione.*

Le disposizioni del presente Allegato si applicano:

- a)
 - i) alle navi nuove la cui stazza lorda sia pari o superiore alle 200 tonnellate;
 - ii) alle navi nuove la cui stazza sia inferiore alle 200 tonnellate e che sono autorizzate a trasportare più di 10 persone;
 - iii) alle navi nuove la cui stazza lorda non sia misurata e che non sono autorizzate a trasportare più di 10 persone; e
- b)
 - i) alle navi esistenti la cui stazza lorda sia pari o superiore alle 200 tonnellate, 10 anni dopo l'entrata in vigore del presente allegato;
 - ii) alle navi esistenti la cui stazza lorda sia inferiore alle 200 tonnellate e che sono autorizzate al trasporto di più di 10 persone, 10 anni dopo l'entrata in vigore del presente Allegato; e
 - iii) alle navi esistenti la cui stazza lorda non sia misurata e che sono autorizzate a trasportare più di 10 persone, 10 anni dopo l'entrata in vigore del presente Allegato.

*Norma 3**Ispezioni.*

1. Le navi soggette alle disposizioni del presente Allegato e che effettuano viaggi verso porti o terminali situati al largo e che si trovano entro i confini giurisdizionali di altre Parti alla Convenzione sono sottoposte alle ispezioni qui di seguito specificate:

a) una ispezione iniziale della nave, prima dell'entrata in servizio di essa o prima che le venga rilasciato, per la prima volta, il certificato prescritto dalla norma 4 del presente Allegato, che permetta di accertare se sono state soddisfatte le seguenti condizioni:

- i) quando una nave è dotata di un impianto per il trattamento delle acque di scarico, esso deve essere conforme alle norme di sfruttamento stabilite in conformità alle norme ed ai metodi di prova messi a punto dall'Organizzazione;

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

- ii) quando la nave è dotata di un dispositivo di tritramento e di disinfezione delle acque usate, tale dispositivo deve essere del tipo approvato dall'Autorità;
- iii) quando la nave è dotata di una cisterna di stivaggio, la sua capacità deve essere sufficiente, secondo il parere dell'Autorità, a conservare tutte le acque di scarico della nave, tenendo conto delle condizioni di utilizzazione, del numero di persone a bordo e degli altri fattori pertinenti. La cisterna di stivaggio deve essere munita di un dispositivo che indichi visibilmente la quantità del contenuto; e
- iv) quando la nave è dotata di una tubatura che sbocca all'esterno, permettendo lo scarico delle acque usate in impianti di raccolta, e tale tubatura è munita di un raccordo standardizzato di collegamento conforme alla norma 11 del presente Allegato.

L'ispezione deve permettere di accertare che l'attrezzatura, le installazioni, gli impianti ed i materiali siano conformi alle relative disposizioni del presente Allegato;

b) una ispezione periodica ad intervalli stabiliti dall'Autorità, purché non superino i cinque anni, e che permetta di accertare che le attrezzature, gli impianti ed i materiali sono conformi alle relative disposizioni del presente Allegato; tuttavia, in caso di proroga della durata del certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973), conformemente alle disposizioni dei paragrafi 2 e 4 della norma 7 del presente Allegato, gli intervalli tra le ispezioni periodiche possono essere di conseguenza prolungati.

2. Per quanto riguarda le navi che non sono sottoposte alle disposizioni del paragrafo 1 della presente norma, l'Autorità stabilisce le misure da adottare affinché vengano rispettate le disposizioni del presente Allegato.

3. Le ispezioni delle navi, per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni del presente Allegato, vengono effettuate da funzionari dell'Autorità; tuttavia l'Autorità può affidare l'ispezione ad ispettori designati a tale scopo, o ad organismi da essa autorizzati. In ogni caso, l'Autorità interessata si rende pienamente garante della completa esecuzione e dell'efficacia delle ispezioni.

4. Dopo una qualunque delle ispezioni previste dalla presente norma, non si potrà apportare alcun cambiamento importante, tranne che una semplice sostituzione, alle attrezzature, alle installazioni, agli impianti o ai materiali che sono stati oggetto dell'ispezione, senza l'autorizzazione dell'Autorità.

Norma 4

Rilascio dei certificati.

1. Un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) viene rilasciato, a seguito di ispezione effettuata in conformità alle disposizioni della norma 3 del presente Allegato, a tutte le navi che effettuano viaggi verso porti o terminali situati al largo e che si trovano sotto la giurisdizione di altre Parti della Convenzione.

2. Questo certificato viene rilasciato, o dall'Autorità, o da un agente o da un organismo da essa debitamente autorizzato. In ogni caso, l'Autorità assume la piena responsabilità del certificato rilasciato.

Norma 5

Rilascio di un certificato da parte di un altro Governo.

1. Il Governo di una Parte della Convenzione può, su richiesta dell'Autorità, far ispezionare una nave; se ritiene che siano osservate le disposizioni del presente Allegato, rilascia alla nave un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) o ne autorizza il rilascio, in conformità al presente Allegato.

2. Una copia del certificato ed una copia del rapporto di ispezione vengono inviate, appena possibile, all'Autorità che ha richiesto l'ispezione.

3. Un certificato così rilasciato richiede una dichiarazione attestante che esso è rilasciato su richiesta dell'Autorità; esso ha lo stesso valore e viene accettato alle stesse condizioni di un certificato rilasciato in applicazione della norma 4 del presente Allegato.

4. Non viene rilasciato alcun certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) ad una nave che è autorizzata a battere bandiera di uno Stato che non è Parte della Convenzione.

Norma 6

Modello dei certificati.

Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) viene redatto nella lingua dello Stato che lo rilascia, conformemente al modello che figura nell'Appendice del presente Allegato. Se la lingua usata non è né l'inglese, né il francese, il testo deve comprendere anche una traduzione in una di queste due lingue.

Norma 7

Durata della validità del certificato.

1. Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) viene rilasciato per un periodo la cui durata viene stabilita dall'Autorità, tuttavia tale durata non può superare i cinque anni dalla data del rilascio, salvo che nei casi previsti ai paragrafi 2, 3 e 4 della presente norma.

2. Se al momento della scadenza del suo certificato una nave non si trova in un porto o in un terminale al largo, situati entro i confini giurisdizionali di una Parte della Convenzione di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, la validità del Certificato può essere prorogata dall'Autorità. Tuttavia tale proroga deve essere accordata

solo per permettere alla nave di portare a termine il suo viaggio verso lo Stato per il quale è autorizzata a battere bandiera o nel quale deve essere ispezionata e ciò soltanto nel caso in cui tale misura appaia opportuna e ragionevole.

3. Nessun certificato può così essere prorogato per un periodo superiore ai cinque mesi ed una nave che beneficia di tale proroga ha il diritto, quando arriva nello Stato per il quale è autorizzata a battere bandiera o nel porto dove deve essere ispezionata, di lasciare tale porto o tale Stato senza avere prima ottenuto un nuovo certificato.

4. Un certificato che non è stato prorogato in virtù delle disposizioni del paragrafo 2 della presente norma può essere prorogato dall'Autorità per un termine di grazia non superiore ad un mese dalla data di scadenza indicata sul certificato.

5. Il certificato non è più valido se gli impianti, le installazioni, l'attrezzatura ed i materiali prescritti hanno subito delle modifiche importanti e non una semplice sostituzione, senza l'autorizzazione dell'Autorità.

6. Qualunque certificato rilasciato ad una nave non è più valido quando la nave passa a battere bandiera per un altro Stato, con riserva delle disposizioni del paragrafo 7 della presente norma.

7. Quando una nave passa a battere bandiera per un'altra Parte il certificato rimane valido per un periodo di tempo non superiore ai cinque mesi, se la durata della sua validità copre tale periodo, o fino alla data in cui l'Autorità rilascia un altro certificato se tale data è più vicina. Il Governo della Parte per la quale la nave era precedentemente autorizzata a battere bandiera invia all'Autorità appena possibile dopo il cambiamento di bandiera, una copia del certificato di cui la nave era in possesso al momento del cambiamento, nonché, se del caso, una copia del rapporto di ispezione.

Norma 8

Scarico delle acque usate.

1. Con riserva delle disposizioni della norma 9 del presente Allegato, lo scarico in mare di acque usate è vietato, a meno che non vengano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) la nave scarichi le acque usate, dopo triturazione e disinfezione a mezzo di un dispositivo approvato dall'Autorità in conformità alle disposizioni della norma 3, paragrafo 1, alinea a) quando la nave si trova ad una distanza superiore alle quattro miglia marine dalla terra più vicina e scarichi le acque usate non triturate e non disinfettate ad una distanza superiore alle dodici miglia marine da quest'ultima; in ogni caso, lo scarico di acque usate conservate nelle cisterne di stivaggio viene effettuato, non istantaneamente, ma ad una velocità moderata, quando la nave naviga ad una velocità di almeno 4 nodi. Il tasso di scarico viene approvato dall'Autorità che si basa sulle norme elaborate dall'Organizzazione;

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

b) le acque usate della nave vengono trattate in un impianto adeguato che l'Autorità ha verificato essere conforme alle norme di utilizzazione previste dalla norma 3, paragrafo 1, alinea a) i) del presente Allegato, e

i) i risultati della prova dell'impianto vengono indicati in un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973);

ii) l'effluente non lascia solidi galleggianti visibili nell'acqua circostante e non provochi la decolorazione di detta acqua.

c) la nave si trovi nelle acque che rientrano nella giurisdizione di uno Stato e scarichi le sue acque usate conformemente alle disposizioni meno severe che potrebbero essere imposte da detto Stato;

2. Quando le acque di scarico sono mescolate a residui o acque di rifiuto il cui scarico è sottoposto a disposizioni diverse, vengono applicate le disposizioni le più severe.

Norma 9

Eccezioni.

La norma 8 del presente Allegato non viene applicata:

a) allo scarico di acque usate effettuato da una nave per garantire la sua sicurezza e quella delle persone che si trovano a bordo e salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico di acque usate dovuto ad una avaria della nave o delle sue attrezzature, se sono state prese prima e dopo l'avaria precauzioni ragionevoli per impedire e ridurre tale scarico.

Norma 10

Impianti di raccolta.

1. I Governi delle Parti della Convenzione si impegnano ad assicurare l'installazione, nei porti e nei terminali, di impianti di raccolta delle acque di scarico adeguate ai bisogni delle navi che li utilizzano, in modo da non causare loro dei ritardi anormali.

2. I Governi delle Parti notificano all'Organizzazione, perché venga trasmessa alle Parti interessate, tutti i casi in cui giudicano insufficienti gli impianti previsti dalla presente norma.

Norma 11

Raccordo di collegamento delle tubature di scarico.

Per permettere il raccordo delle tubature degli impianti di raccolta alle tubature di scarico della nave, sia le une che le altre devono

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

essere munite di raccordi di collegamento standardizzati aventi dimensioni conformi a quelle del seguente prospetto:

Dimensioni normalizzate delle flange dei raccordi di collegamento dei tubi di scarico.

DESCRIZIONE	DIMENSIONI
Diametro esterno	210 mm
Diametro interno	secondo il diametro esterno delle tubature
Diametro del cerchio di foratura	170 mm
Fessure nella flangia	4 fori di 18 mm di diametro posti ad uguale distanza sul cerchio di foratura e prolungati da una fessura di 18 mm di larghezza fino al bordo esterno della flangia
Spessore della flangia	16 mm
Bulloni e dadi: quantità, diametro	4 di ciascuno, di 16 mm. di diametro di lunghezza adeguata
<p>La flangia è fatta per ricevere le tubature di un diametro esterno che arriva fino a 100 mm. e deve essere in acciaio o altro materiale equivalente, di superficie liscia; la flangia e il giunto adeguato devono essere fatti per una pressione di servizio di 6 Kg/cm².</p>	

Per le navi il cui puntale è pari o inferiore ai 5 metri, il diametro interno del raccordo di collegamento può essere di 38 millimetri.

APPENDICE DELL'ALLEGATO IV

Modello di Certificato.

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PREVENZIONE
DELL'INQUINAMENTO DA ACQUE DI SCARICO (1973)

Rilasciato in virtù delle disposizioni delle Convenzioni internazionali del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, in nome del Governo

.....
(nome ufficiale completo del Paese)

da
(nome e qualifica ufficiale completi della persona competente o dell'organizzazione autorizzata in base alle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi)

Nome della nave	Numero o lettere di immatricolazione della nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda	Numero di persone che la nave è autorizzata a trasportare

Nave nuova/esistente (*)
Data del contratto di costruzione

.....
Data della posa della chiglia o data in cui la nave si trovava in stato di costruzione avanzata equivalente:

Data di consegna

* Depennare la menzione inutile.

SI CERTIFICA:

1. che la nave è dotata di un impianto per il trattamento delle acque di scarico/di un tritarifiuti/di una cisterna di stivaggio (*) e di un tubo di scarico conformemente ai commi da i) a iv) della norma 3 1) a) dell'Allegato IV della Convenzione;

* a) Descrizione dell'impianto per il trattamento delle acque di scarico:

Tipo di impianto

Nome del fabbricante

L'impianto per il trattamento delle acque di scarico è stato approvato dall'Autorità in quanto è conforme alle seguenti norme concernenti gli effluenti: **

* b) Descrizione del tritarifiuti:

Tipo di tritarifiuti

Nome del fabbricante

Qualità delle acque di scarico dopo la disinfezione

* c) Descrizione dell'attrezzatura di stivaggio:

Capacità totale della cisterna di stivaggio m³

Ubicazione

d) di un tubo di scarico delle acque usato in un impianto di raccolta, tale tubo è munito di un raccordo standardizzato di collegamento con la terra;

2. che la nave è stata ispezionata conformemente alle disposizioni della norma 3 dell'Allegato IV della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, relative alla prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico, e che in seguito a detta ispezione, è stato constatato che l'attrezzatura e le condizioni della nave sono soddisfacenti sotto tutti i punti di vista e che la nave è conforme alle relative disposizioni dell'Allegato IV di detta Convenzione.

Il presente certificato è valido fino a

Rilasciato a

(luogo del rilascio del certificato)

Il 19.....

(firma del funzionario
che rilascia il certificato)

(sigillo o timbro, secondo il caso, dell'Autorità incaricata
di rilasciare il certificato)

Ai sensi dei paragrafi 2 e 4 della norma 7 dell'Allegato IV della Convenzione, la validità del presente certificato è prorogata fino

.....
Firmato

(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

(sigillo o timbro, secondo il caso, dell'Autorità)

* Depennare la menzione inutile.

** Scrivere i parametri corrispondenti.

ALLEGATO V

NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO
DA RIFIUTI DELLE NAVI*Norma 1**Definizioni.*

Ai fini del presente Allegato:

1. Per « rifiuti » si intende qualunque specie di residui, di rifiuti domestici o provenienti dall'uso normale della nave, ad eccezione del pesce fresco intero o no, e dei quali può essere necessario sbarazzarsi in modo continuo o periodico, ad eccezione delle sostanze che sono definite o elencate negli altri Allegati della presente Convenzione.

2. Per « a partire dalla terra più vicina » si intende a partire dalla linea di base che serve a determinare il mare territoriale del territorio in questione conformemente al diritto internazionale; tuttavia, ai fini della presente Convenzione, con la espressione « a partire dalla terra più vicina » della costa nord-est dell'Australia si intende a partire da una linea tracciata da un punto di latitudine 11° S. e longitudine 142°08' E. sulla costa dell'Australia fino ad un punto di latitudine 10°35' S. e longitudine 141°55', poi tra i seguenti punti:

latitudine 10°00' S. e longitudine 142°00' E.

latitudine 9°10' S. e longitudine 143°52' E.

latitudine 9°00' S. e longitudine 144°30' E.

latitudine 13°00' S. e longitudine 144°00' E.

latitudine 15°00' S. e longitudine 146°00' E.

latitudine 18°00' S. e longitudine 147°00' E.

latitudine 21°00' S. e longitudine 153°00' E.

ed infine ad un punto di latitudine 24°42' S. e longitudine 153°15' E. sulla costa australiana.

3. Per « zona speciale » si intende una zona marittima che, per motivi tecnici riconosciuti, connessi alla sua situazione oceanografica ed ecologica, nonché al carattere particolare del suo traffico, richiede l'adozione di metodi obbligatori particolari per prevenire l'inquinamento dei mari da rifiuti. Fra le zone speciali figurano quelle elencate nella norma 5 del presente Allegato.

*Norma 2**Campo d'applicazione.*

Le disposizioni del presente Allegato si applicano a tutte le navi.

Norma 3

Scarico dei rifiuti fuori delle zone speciali.

1. Con riserva delle disposizioni delle norme 4, 5 e 6 del presente Allegato:

a) è vietato lo scarico in mare di tutti gli oggetti in materia plastica, ivi compresi soprattutto i cordami e le reti da pesca in fibra sintetica nonché i sacchetti per rifiuti in materia plastica;

b) lo scarico in mare dei seguenti rifiuti deve essere effettuato il più lontano possibile dalla terra più vicina; in ogni caso è vietato se la terra più vicina è a meno:

- i) di 25 miglia marine, per quanto concerne il fasciame ed i materiali di rivestimento e di imballaggio che galleggiano;
- ii) di 12 miglia marine, per quanto riguarda i rifiuti alimentari e tutti gli altri rifiuti, ivi compresi le carte, gli stracci, gli oggetti di vetro, gli oggetti metallici, le bottiglie, gli utensili di cucina e gli scarti della stessa natura;

c) lo scarico in mare dei rifiuti indicati al comma b) ii) della presente norma, può essere autorizzato quando tali rifiuti vengano prima passati attraverso un tritarifiuti o frantumatore e deve essere effettuato il più lontano possibile dalla terra più vicina; in ogni caso lo scarico è vietato se la terra più vicina si trova a meno di 3 miglia marine. I rifiuti così triturati o frantumati devono poter passare attraverso un vaglio le cui aperture non superino i 25 millimetri.

2. Quando i rifiuti sono mescolati ad altri residui la cui evacuazione o il cui scarico sono sottoposti a disposizioni diverse, vengono applicate le disposizioni più severe.

Norma 4

Disposizioni speciali per lo scarico dei rifiuti.

1. Con riserva delle disposizioni del paragrafo 2 della presente norma, viene vietato alle piattaforme fisse o galleggianti che esplorano, sfruttano o trattano al largo le risorse minerali del fondo dei mari e degli oceani, nonché a tutte le altre navi che si trovano vicino o a meno di 500 metri da dette piattaforme, di scaricare i materiali previsti dal presente Allegato.

2. Lo scarico in mare dei rifiuti alimentari, da parte di dette piattaforme fisse o galleggianti situate a più di 12 miglia marine dalla terra e da parte di tutte le altre navi che si trovano vicino o a meno di 500 metri di dette piattaforme è autorizzato quando tali rifiuti vengono prima passati attraverso un tritarifiuti o un frantumatore. I rifiuti alimentari così triturati o frantumati devono poter passare attraverso un vaglio le cui aperture non superino i 25 millimetri.

*Norma 5**Scarico di rifiuti in zone speciali.*

1. Ai fini del presente Allegato, le zone speciali sono la zona del Mediterraneo, la zona del mar Baltico, la zona del mar Nero, la zona del mar Rosso e la « zona dei golfi », che sono definite come segue:

a) Per zona del mare Mediterraneo, si intende il mare Mediterraneo propriamente detto, con i golfi e i mari che esso comprende, limitato dalla parte del mar Nero dal parallelo 41° N e limitato ad ovest, nello stretto di Gibilterra, dal meridiano 5°36' O.

a) Per zona del mar Baltico, si intende il mar Baltico propriamente detto nonché il golfo di Botnia, il golfo di Finlandia e l'accesso al mar Baltico delimitato dal parallelo di Skagen nello Skagerrak (57° 44,8' N).

c) Per zona del mar Nero, si intende il mar Nero propriamente detto, limitato dalla parte del Mediterraneo dal parallelo 41° N.

d) Per zona del mar Rosso, si intende il mar Rosso propriamente detto nonché i golfi di Suez e di Aqaba, limitati a sud dalla lossodromia che collega Ras Siyan (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) e Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E).

e) Per « zona dei golfi » si intende la zona marittima situata a nord-ovest della lossodromia che collega Ras el Had (22° 30' N, 59° 48' E) e Ras e Al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).

2. Con riserva delle disposizioni della norma 6 del presente Allegato:

a) è vietato scaricare in mare:

- i) qualunque oggetto in materia plastica, ivi compresi soprattutto i cordami e le reti da pesca in fibra sintetica nonché i sacchi per rifiuti in materia plastica; e
- ii) tutti gli altri rifiuti, ivi compresi gli oggetti di carta, gli stracci, gli oggetti di vetro, gli oggetti metallici, le bottiglie, gli utensili di cucina, il fasciame ed i materiali di rivestimento e di imballaggio;

b) lo scarico in mare dei rifiuti alimentari deve essere effettuato il più lontano possibile dalla costa, e in ogni caso ad una distanza non inferiore alle 12 miglia dalla terra più vicina.

3. Quando i rifiuti sono mescolati ad altri scarti la cui evacuazione o il cui scarico è sottoposto a disposizioni diverse, vengono applicate le disposizioni più severe.

4. Impianti di raccolta nelle zone speciali:

a) I Governi delle Parti della Convenzione rivieraschi di una zona speciale si impegnano ad installare, appena possibile, in tutti i porti della zona speciale, degli impianti di raccolta adeguati, in conformità alle disposizioni della norma 7 del presente Allegato e tenuto conto dei bisogni speciali delle navi che operano in dette zone.

b) I Governi delle Parti interessate devono notificare all'Organizzazione le misure che hanno adottato in applicazione del comma a) della presente norma. Quando l'Organizzazione avrà ricevuto un nu-

mero sufficiente di tali notifiche, fisserà la data in cui entreranno in vigore le disposizioni della presente norma riguardanti la zona in questione. L'Organizzazione notificherà a tutte le Parti, con almeno 12 mesi di anticipo, la data da essa fissata.

c) A partire da questa data, le navi che fanno scalo nei porti delle zone speciali previste in cui gli impianti richiesti non sono ancora disponibili devono conformarsi a tutte le disposizioni della presente norma.

Norma 6

Eccezioni.

Le norme 3, 4 e 5 del presente Allegato non si applicano:

a) allo scarico dei rifiuti effettuato da una nave per garantire la sua sicurezza e quella delle persone che si trovano a bordo o per salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico di rifiuti dovuto ad una avaria della nave o delle sue attrezzature, se sono state prese, prima o dopo l'avaria tutte le ragionevoli precauzioni per impedire o ridurre tale scarico; o

e) alla perdita accidentale di reti da pesca in fibre sintetiche o di materiali sintetici usati per riparare dette reti, se sono state prese tutte le ragionevoli precauzioni per impedire detta perdita.

Norma 7

Impianti di raccolta.

1. I Governi delle Parti della Convenzione si impegnano ad assicurare l'installazione, nei porti e nei terminali, di impianti di raccolta di rifiuti adeguati ai bisogni delle navi che le utilizzano, in modo da non causare loro dei ritardi anomali.

2. I Governi delle Parti notificano all'Organizzazione, perché li trasmetta alle Parti interessate, tutti i casi in cui essi giudicano insufficienti gli impianti previsti dalla presente norma.

PROTOCOLLO DEL 1973
sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento
da sostanze diverse dagli idrocarburi

LE PARTI DEL PRESENTE PROTOCOLLO,

ESSENDO PARTI della Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidente che causa o che può causare un inquinamento da idrocarburi, fatto a Bruxelles, il 29 novembre 1969,

PRENDENDO IN CONSIDERAZIONE la risoluzione sulla cooperazione internazionale in materia di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi adottata dalla Conferenza giuridica internazionale del 1969 sui danni dovuti all'inquinamento delle acque del mare,

PRENDENDO IN CONSIDERAZIONE anche il fatto che, conformemente a detta risoluzione, l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima ha intensificato, in collaborazione con tutte le altre organizzazioni internazionali interessate, i suoi lavori relativi ai diversi aspetti dell'inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO I

1. Le Parti del presente Protocollo possono adottare, in alto mare, le misure necessarie a prevenire, attenuare o eliminare i pericoli gravi ed imminenti che presentano, per le loro coste o per gli interessi connessi, l'inquinamento o una minaccia di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi in seguito ad un incidente di mare o ad azioni connesse a tale incidente, verosimilmente suscettibili di avere delle conseguenze dannose molto importanti.

2. « Le sostanze diverse dagli idrocarburi » di cui al paragrafo 1 sono:

a) le sostanze elencate in una lista che sarà stabilita da un organo competente designato dall'Organizzazione e sarà allegata al presente Protocollo, e

b) le altre sostanze suscettibili di mettere in pericolo la salute dell'uomo, di danneggiare le risorse viventi, la fauna o la flora marina, di pregiudicare gli accordi e di ostacolare qualunque altra utilizzazione legittima del mare.

3. Ogni volta che una Parte adotta delle misure riguardo ad una sostanza elencata al paragrafo 2, comma b), spetta a detta Parte provare che tale sostanza rischiava verosimilmente, nelle circostanze esistenti al momento dell'intervento, di costituire un pericolo grave ed imminente analogo a quello che avrebbe presentato una qualunque delle sostanze elencate nella lista menzionata al paragrafo 2, comma b) di cui sopra.

ARTICOLO II

1. Le disposizioni dell'articolo I, paragrafo 2 e degli articoli da II a VIII della Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidente che causa o può causare un inquinamento da idrocarburi, 1969, nonché le disposizioni dell'Allegato della Convenzione, che si riferiscono agli idrocarburi, si applicano alle sostanze previste allo articolo I del presente Protocollo.

2. Ai fini del presente Protocollo, la lista di esperti di cui all'articolo III, paragrafo c) e all'articolo IV della Convenzione è estesa al fine di includere gli esperti qualificanti a fornire pareri sulle sostanze diverse dagli idrocarburi. Gli Stati membri dell'Organizzazione e le Parti al presente Protocollo possono sottoporre dei nomi per la compilazione della lista.

ARTICOLO III

1. La lista di cui al paragrafo 2, comma a) dell'articolo I viene aggiornata dall'organo competente designato dall'Organizzazione.

2. Qualunque emendamento che una Parte al presente Protocollo propone di apportare alla lista viene sottoposto all'Organizzazione che lo comunica a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutte le Parti al presente Protocollo almeno tre mesi prima del suo esame da parte dell'Organo competente.

3. Le Parti del presente Protocollo, che siano membri dell'Organizzazione o meno, sono ammesse a partecipare alle deliberazioni dell'organo competente.

4. Gli emendamenti sono adottati alla maggioranza dei due terzi delle sole Parti del presente Protocollo, presenti e votanti.

5. Ogni emendamento adottato in base al precedente paragrafo 4 viene comunicato dall'Organizzazione a tutte le Parti del presente Protocollo per l'accettazione.

6. Un emendamento viene ritenuto accettato sei mesi dopo che è stato così comunicato, a meno che, durante tale periodo, almeno un terzo delle Parti del Protocollo non rivolga all'Organizzazione un'obiezione a tale emendamento.

7. Tre mesi dopo la data della sua accettazione, conformemente al precedente paragrafo 6, un emendamento entra in vigore per tutte le Parti del presente Protocollo, ad eccezione di quelle che hanno fatto, prima di tale data, una dichiarazione ai sensi della quale non accettano il detto emendamento.

ARTICOLO IV

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati che hanno firmato la Convenzione di cui all'articolo II o che vi abbiano aderito, nonché di tutti gli Stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza internazionale del 1973 sull'inquinamento dei mari. Il Protocollo resta aperto alla firma a partire dal 15 gennaio 1974 sino al 31 dicembre 1974 presso la sede dell'Organizzazione.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo del presente articolo, il presente Protocollo viene sottoposto alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati che l'hanno firmato.

3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 4, gli Stati che non hanno firmato il presente Protocollo possono aderirvi.

4. Solo gli Stati che abbiano ratificato, accettato o approvato la Convenzione di cui all'articolo II o che vi abbiano aderito, possono ratificare, accettare o approvare il presente Protocollo o aderire ad esso.

ARTICOLO V

1. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento in buona e debita forma presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento del presente Protocollo nei confronti di tutte le Parti esistenti o dopo l'adempimento di tutte le procedure richieste per l'entrata in vigore dell'emendamento nei confronti delle dette Parti, è ritenuto applicabile al Protocollo modificato dall'emendamento.

ARTICOLO VI

1. Il presente Protocollo entra in vigore novanta giorni dopo la data in cui quindici Stati abbiano depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione, a condizione tuttavia che il presente Protocollo non entri in vigore prima dell'entrata in vigore della Convenzione di cui all'articolo II.

2. Per ciascuno degli Stati che ratifichino, accettino, approvino il presente Protocollo o vi aderiscano successivamente, esso entra in vigore novanta giorni dopo il deposito dello strumento appropriato da parte di tale Stato.

ARTICOLO VII

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da una qualsiasi delle Parti in ogni momento, a partire dalla data in cui il presente Protocollo entra in vigore nei confronti di tale Parte.

2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento a tale scopo presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data del deposito del relativo strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni periodo più lungo che potrà essere specificato in tale strumento.

4. Ogni denuncia della Convenzione di cui all'articolo II da parte di una Parte costituisce una denuncia del presente Protocollo da parte di tale Parte. Questa acquista efficacia alla data in cui la denuncia della Convenzione acquista essa stessa efficacia in conformità del paragrafo 3 dell'articolo XII della detta Convenzione.

ARTICOLO VIII

1. L'Organizzazione può indire una Conferenza avente lo scopo di rivedere o di emendare il presente Protocollo.

2. A richiesta di almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione indice una Conferenza delle Parti del presente Protocollo avente lo scopo di rivedere o di emendare il presente Protocollo.

ARTICOLO IX

1. Il presente Protocollo verrà depositato presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Il Segretario generale dell'Organizzazione:

a) informa tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito:

i) di ogni nuova firma o deposito di un nuovo strumento nonché della data in cui tale firma o tale deposito hanno avuto luogo;

ii) della data di entrata in vigore del presente Protocollo;

iii) di ogni deposito di strumento che denunci il presente Protocollo nonché della data in cui detta denuncia acquista efficacia;

iv) di ogni emendamento del presente Protocollo o del suo Allegato nonché di ogni obiezione o di ogni dichiarazione in base alle quali il detto emendamento non viene accettato;

b) trasmette delle copie conformi del presente Protocollo a tutti gli Stati firmatari del Protocollo e a tutti gli Stati che vi aderiscono.

ARTICOLO X

A partire dall'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmette copia conforme al Segretariato delle Nazioni Unite al fine della registrazione e della pubblicazione conformemente all'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO XI

Il presente Protocollo viene redatto in un unico esemplare in lingua inglese, spagnola, francese e russa, i quattro testi facenti ugualmente fede.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO A LONDRA il 2 novembre 1973.