

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino,

ai sensi dell'articolo 38 lettera a della Convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale, concernente le funzioni attribuite al Comitato per la protezione dell'ambiente marino («Comitato») in virtù di convenzioni internazionali per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino;

in riferimento all'articolo 16 della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (di seguito denominata «Convenzione del 1973»), all'articolo VI del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (di seguito denominato «Protocollo del 1978») così come all'articolo 4 del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978 (di seguito denominato «Protocollo del 1997»), nei quali viene definita la procedura di emendamento per il Protocollo del 1997 e viene attribuito al competente organo dell'Organizzazione il compito di esaminare e adottare gli emendamenti alla Convenzione del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978 e dal Protocollo del 1997;

in riferimento anche al fatto che, con il Protocollo del 1997, viene aggiunto alla Convenzione del 1973 il nuovo Allegato VI, intitolato «Regolamento per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi» (di seguito denominato «Allegato VI»);

in seguito all'esame del progetto di modifica dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL:

1. adotta, conformemente all'articolo 16 capoverso 2 lettera d della Convenzione del 1973, gli emendamenti dell'Allegato VI, il cui testo viene riportato in allegato alla presente risoluzione;
2. stabilisce, conformemente all'articolo 16 capoverso 2 lettera f cifra iii della Convenzione del 1973, che tali emendamenti si considereranno accettati dal 1° gennaio 2010, sempre che prima di questa data non abbia presentato all'Organizzazione un'obiezione contro detti emendamenti almeno un terzo delle Parti oppure un numero di Parti le cui flotte mercantili combinate costituiscano almeno il 50 per cento della stazza lorda dell'intera flotta mercantile mondiale;
3. invita le Parti a prendere atto del fatto che, conformemente all'articolo 16 capoverso 2 lettera g cifra ii della Convenzione del 1973, in seguito alla loro accettazione gli emendamenti entreranno in vigore il 1° luglio 2010 conformemente al numero 2 della presente risoluzione;

4. invita il Segretario generale, conformemente all'articolo 16 capoverso 2 lettera e della Convenzione del 1973, a trasmettere a tutte le Parti alla Convenzione del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978 e dal Protocollo del 1997, copie autenticate della presente risoluzione e del testo degli emendamenti che figurano in allegato;
5. invita altresì il Segretario generale a trasmettere copie della presente risoluzione e del relativo allegato anche ai membri dell'Organizzazione che non hanno aderito alla Convenzione del 1973 come modificata dal Protocollo del 1978 e dal Protocollo del 1997;
6. esorta le Parti all'Allegato VI della Convenzione MARPOL e i Governi degli altri Stati membri affinché provvedano a divulgare la conoscenza degli emendamenti all'Allegato VI della Convenzione MARPOL tra gli armatori, gli esercenti di navi, i costruttori di navi, i produttori di motori diesel per navi, i fornitori di combustibili per uso marittimo e tutte le altre cerchie interessate.

Allegato VI riveduto della Convenzione MARPOL «Regolamento per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi»

Capitolo 1 In generale

Regola 1 Applicazione

Salvo esplicita disposizione contraria contenuta nelle regole 3, 5, 6, 13, 15, 16 e 18, le disposizioni del presente Allegato si applicano a tutte le navi.

Regola 2 Definizioni

Ai fini del presente Allegato i termini sotto riportati hanno il seguente significato.

¹ Per «Allegato» s'intende l'Allegato VI della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi («Convenzione MARPOL»), come modificata dal relativo Protocollo del 1978 («Convenzione MARPOL 73/78») e dal Protocollo del 1997, come emendato dall'Organizzazione, sempre che detti emendamenti siano stati adottati e siano entrati in vigore conformemente all'articolo 16 della presente Convenzione.

² Per «stadio di costruzione equivalente» s'intende lo stato in cui:

1. hanno inizio lavori riconducibili alla costruzione di una nave specifica;
2. l'assemblaggio di detta nave ha avuto inizio con almeno 50 tonnellate o l'uno per cento della massa stimata di tutto il materiale strutturale, a seconda di quale dei due valori è inferiore.

³ Per «data di anniversario del rilascio» s'intendono il giorno e il mese di ogni anno corrispondenti alla data di scadenza del Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico.

⁴ Per «dispositivo ausiliario di controllo» s'intende un sistema, una funzione o una modalità operativa installato/a all'interno di un motore diesel della nave o sul motore stesso e utilizzato/a per proteggere il motore e/o la sua strumentazione periferica da condizioni di esercizio che potrebbero danneggiarlo o interromperne il funzionamento oppure per facilitarne l'avviamento. Un dispositivo ausiliario di controllo può anche essere una modalità operativa o una misura di cui sia stato dimostrato in modo convincente che non costituisce un dispositivo di manipolazione.

⁵ Per «approvvigionamento continuo» s'intende il processo con cui i rifiuti vengono introdotti in una camera di combustione senza assistenza umana mentre l'inceneritore è in condizioni di funzionamento normali e la temperatura d'esercizio della camera di combustione oscilla fra gli 850 °C e i 1200 °C.

⁶ Per «dispositivo di manipolazione» s'intende un dispositivo che misura, rileva o reagisce a variabili di funzionamento (per esempio il regime del motore, la temperatura, la pressione di aspirazione o qualsiasi altro parametro) al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi componente o funzione del sistema di controllo delle emissioni in modo tale da ridurre l'efficienza di tale sistema in condizioni che si verificano durante la normale utilizzazione, a meno che l'utilizzazione di tale dispositivo non sia sostanzialmente parte integrante delle procedure di prova delle emissioni effettuate in relazione al rilascio dei certificati.

⁷ Per «emissione» s'intende qualsiasi rilascio nell'atmosfera o in mare, causato da una nave, di sostanze soggette a controllo in virtù del presente Allegato.

⁸ Per «zona di controllo delle emissioni» s'intende un'area nella quale è richiesta l'adozione di particolari misure obbligatorie riguardo alle emissioni provenienti da navi al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento atmosferico dovuto ai NO_x o ai SO_x e al particolato – oppure a tutti e tre i tipi di emissioni – nonché gli effetti negativi che ne conseguono per la salute umana e l'ambiente. Sono considerate zone di controllo per le emissioni le aree menzionate nelle regole 13 e 14 così come le aree designate ai sensi di tali regole.

⁹ Per «olio combustibile» s'intende qualsiasi tipo di combustibile fornito a una nave la cui combustione sia prevista per la propulsione o per qualsiasi altro fine operativo a bordo della nave, inclusi distillati e combustibili residuali.

¹⁰ Per «stazza lorda» s'intende la stazza lorda calcolata conformemente alle norme in materia di stazzatura di cui all'Allegato I della Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969, o di un'eventuale convenzione successiva.

¹¹ Per «installazione», nel contesto della regola 12 del presente Allegato, s'intende l'installazione a bordo di una nave di sistemi e attrezzature, compresi estintori portatili, materiale isolante o altri materiali, ma ad esclusione delle riparazioni o della ricarica di sistemi e di attrezzature, di materiale isolante o altri materiali già installati, o della ricarica di estintori portatili.

¹² L'aggettivo «installato» viene utilizzato in riferimento a un motore diesel che è stato o dovrà essere montato su una nave; il termine può riferirsi anche a un motore diesel ausiliario mobile, ma solo nel caso in cui il rispettivo impianto di alimentazione, di raffreddamento o sistema di scarico costituisca parte integrante della nave. Un impianto di alimentazione è considerato parte integrante della nave solo se è fissato in modo permanente alla nave stessa. Nell'accezione del termine sono compresi anche i motori diesel per navi utilizzati per integrare o aumentare la potenza del motore della nave e che diventeranno parte integrante della nave.

¹³ Per «strategia contraddittoria di controllo delle emissioni» s'intende qualsiasi strategia o misura che, durante il funzionamento della nave in condizioni d'utilizzazione normali, riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni a un livello inferiore a quello prevedibile secondo le procedure applicabili di prova delle emissioni.

¹⁴ Per «motore diesel della nave» s'intende un motore a pistone alternativo alimentato con un carburante diesel liquido o misto e al quale si applica la regola 13 del presente Allegato, compresi gli eventuali sistemi di sovralimentazione o combinati.

¹⁵ Per «Codice tecnico NOx» s'intende il «Codice tecnico per il controllo delle emissioni di ossidi di azoto dei motori diesel marini» adottato con la risoluzione 2 della Convenzione MARPOL del 1997, come emendato dall'Organizzazione, a patto che tali emendamenti siano stati adottati e siano entrati in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo 16 della presente Convenzione.

¹⁶ Per «sostanze che impoveriscono lo strato di ozono» s'intendono le sostanze regolamentate di cui all'articolo 1 numero 4 del Protocollo di Montreal del 1987 sulle sostanze che impoveriscono lo strato di ozono, le quali sono elencate negli Allegati A, B, C o E di detto Protocollo, nella versione in vigore al momento dell'applicazione o dell'interpretazione del presente Allegato.

Le sostanze che impoveriscono lo strato di ozono e che possono trovarsi a bordo di navi includono, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

Halon 1211 Bromoclorodifluorometano;

Halon 1301 Bromotrifluorometano;

Halon 2402

1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (designato anche come «Halon 114B2»);

R 11 (CFC-11) Triclorofluorometano;

R 12 (CFC-12) Diclorodifluorometano;

R 113 (CFC-113)

1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano;

R 114 (CFC-114)

1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano;

R 115 (CFC-115) Cloropentafluoroetano.

¹⁷ Per «incenerimento a bordo» s'intende l'incenerimento di rifiuti o di altre materie a bordo di una nave, se tali rifiuti o altre materie sono stati generati durante la normale attività di tale nave.

¹⁸ Per «inceneritore di bordo» s'intende una struttura a bordo della nave designata principalmente a scopo d'incenerimento.

¹⁹ Per «navi costruite» s'intendono le navi la cui chiglia è stata posata o che si trovano in uno stadio di costruzione equivalente.

²⁰ Per «residui oleosi» s'intende la morchia prodotta dai separatori di oli combustibili e oli lubrificanti, i residui di oli lubrificanti derivati dall'organo di propulsione principale o dal macchinario ausiliario, oppure l'olio residuo proveniente dai separatori per le acque di sentina, dalle attrezzature per il filtraggio e dalle vasche di raccolta.

²¹ Per «nave cisterna» s'intende una petroliera come definita alla regola 1 dell'Allegato I della presente Convenzione o una nave adibita al trasporto di prodotti chimici come definita nella regola 1 dell'Allegato II della presente Convenzione.

Regola 3 Eccezioni ed esenzioni

In generale

¹ Le regole del presente Allegato non si applicano a:

1. qualsiasi emissione necessaria allo scopo di garantire la sicurezza di una nave o per salvare vite umane in mare;
2. qualsiasi emissione generata a seguito di danni subiti dalla nave o dalle sue attrezzature:
 - 2.1 a condizione che siano state prese tutte le precauzioni del caso dopo il verificarsi del danno o dopo la scoperta dell'emissione al fine di impedire o ridurre al minimo l'emissione stessa;
 - 2.2 a condizione che l'armatore o il capitano non abbiano agito nell'intento di causare un danno o con negligenza, nella piena consapevolezza della probabilità dell'insorgere di un danno.

Esperimenti nell'ambito della ricerca finalizzata alla messa a punto di tecnologie di riduzione e controllo delle emissioni

² L'Amministrazione di una Parte, eventualmente in cooperazione con altre Amministrazioni, può dispensare una nave dall'obbligo di rispettare determinate disposizioni del presente Allegato al fine di permettere alla nave in questione di effettuare esperimenti finalizzati allo sviluppo di tecnologie di riduzione e controllo delle emissioni delle navi e di programmi per la costruzione di motori. Una simile esenzione può essere concessa unicamente se l'applicazione delle disposizioni interessate del presente Allegato o del testo sottoposto a revisione del Codice tecnico NO_x 2008 potrebbe pregiudicare l'attività di ricerca necessaria per lo sviluppo di tali tecnologie e programmi. Una simile dispensa può essere rilasciata solo a un numero quanto più possibile limitato di navi ed è vincolata al rispetto delle seguenti condizioni:

1. nel caso dei motori diesel per navi con una cilindrata unitaria inferiore a 30 litri, la durata dell'esperimento in mare non deve superare i 18 mesi. qualora si renda necessario un periodo di tempo supplementare, l'Amministrazione o le Amministrazioni che hanno concesso l'esenzione possono prorogarla un'unica volta di un ulteriore periodo di 18 mesi;
2. nel caso dei motori diesel per navi con una cilindrata unitaria pari o superiore a 30 litri, la durata dell'esperimento in mare non deve superare i cinque anni e, in occasione delle ispezioni intermedie sulla nave, l'Amministrazione o le Amministrazioni che hanno concesso l'esenzione sono tenute a effettuare una valutazione dello stato di avanzamento dell'esperimento. In base all'esito di tale perizia, l'autorizzazione può essere revocata se durante la sperimentazione non sono state soddisfatte le condizioni imposte per la concessione della dispensa oppure se viene accertato che è improbabile che la

tecnologia o il programma in questione raggiungeranno risultati efficaci quanto alla riduzione e al controllo delle emissioni generate dalla nave. Al contrario, se l'Amministrazione o le Amministrazioni che procedono alla perizia decidono che è necessario più tempo per testare una determinata tecnologia o un determinato programma, l'autorizzazione può essere prorogata per un ulteriore periodo non superiore ai cinque anni.

Emissioni derivanti dalle attività di estrazione mineraria dei fondi marini

3.1 Le emissioni derivanti direttamente dalle attività di esplorazione, di sfruttamento e dal conseguente trattamento in mare delle risorse minerarie del fondo marino sono esonerate dall'applicazione del presente Allegato conformemente all'articolo 2 numero 3 lettera b cifra ii della Convenzione. Tra tali emissioni si annoverano:

1. le emissioni generate in seguito all'incenerimento di sostanze derivanti esclusivamente e direttamente dalle attività di esplorazione, di sfruttamento e dal conseguente trattamento in mare delle risorse minerarie del fondo marino, tra cui in particolare la bruciatura con torcia di idrocarburi, l'incenerimento di tritume, fanghi e/o fluidi per la stimolazione durante le operazioni di trivellazione e nel corso dell'esercizio di prova, come pure la bruciatura con torcia effettuata a seguito di disfunzioni operative;
2. il rilascio di gas e di composti volatili contenuti nei fluidi di perforazione e nel tritume;
3. le emissioni esclusivamente e direttamente connesse con il trattamento, la movimentazione e lo stoccaggio di minerali del fondo marino;
4. le emissioni generate dai motori diesel delle navi che vengono impiegate esclusivamente per le attività di esplorazione, di sfruttamento e per il conseguente trattamento in mare delle risorse minerarie del fondo marino.

3.2 La regola 18 non si applica in alcun modo all'impiego di idrocarburi prodotti in loco e successivamente utilizzati come combustibile, sempre che tale impiego sia stato autorizzato dall'Amministrazione.

Regola 4 Equivalenza

¹ L'Amministrazione di una Parte può autorizzare l'installazione su una nave, in via sostitutiva, di impianti, materiali, dispositivi o apparecchi diversi da quelli prescritti nel presente Allegato, oppure autorizzare in via sostitutiva il ricorso a procedure, oli combustibili o metodi per verificare il rispetto delle disposizioni diversi da quelli prescritti nel presente Allegato; ciò tuttavia a condizione che tali alternative abbiano, in termini di riduzione delle emissioni, un'efficacia almeno pari a quella prescritta dalle disposizioni del presente Allegato, comprese le disposizioni di cui alle regole 13 e 14.

² L'Amministrazione di una Parte che autorizza in via sostitutiva un impianto, un materiale, un dispositivo o un apparecchio oppure procedure, oli combustibili o metodi per verificare il rispetto delle disposizioni diversi da quelli prescritti nel presente Allegato, ne comunica all'Organizzazione, affinché siano trasmessi alle

altre Parti, i relativi particolari, a titolo informativo e in vista dell'eventuale adozione di azioni appropriate.

³ L'Amministrazione di una Parte deve tenere conto di tutte le direttive elaborate dall'Organizzazione attinenti alla possibilità di ricorrere ad alternative equivalenti come previsto nella presente regola.

⁴ L'Amministrazione di una Parte che autorizza il ricorso a un'alternativa equivalente ai sensi del capoverso 1 della presente regola si adopera per evitare che ciò possa compromettere o andare in qualsiasi modo a detrimento dell'ambiente, della salute umana, dei beni materiali e delle risorse naturali del proprio territorio o del territorio di altri Stati.

Capitolo 2

Visite, rilascio dei certificati e misure di sorveglianza

Regola 5 Visite

¹ Tutte le navi con una stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate e tutte le piattaforme di trivellazione fisse o galleggianti e altre piattaforme saranno sottoposte alle ispezioni di seguito specificate:

1. una visita iniziale prima che la nave sia immessa in servizio o prima che venga rilasciato per la prima volta il certificato richiesto conformemente alla regola 6 del presente Allegato. Tale visita deve consentire di verificare che le attrezzature, i sistemi, i dispositivi, le sistemazioni e i materiali siano pienamente conformi alle pertinenti prescrizioni del presente Allegato;
2. una visita periodica effettuata secondo gli intervalli definiti dall'Amministrazione, ma in ogni caso non meno di una volta ogni cinque anni, salvo nei casi in cui trovino applicazione i capoversi 2, 5, 6 o 7 della regola 9. Questa visita periodica deve consentire di accertare che le attrezzature, i sistemi, i dispositivi, le sistemazioni e i materiali siano pienamente conformi alle pertinenti prescrizioni del presente Allegato;
3. una visita intermedia eseguita entro i tre mesi che precedono o seguono la data del secondo anniversario del rilascio del certificato oppure entro i tre mesi che precedono o seguono la data del terzo anniversario del rilascio; tale ispezione viene effettuata in sostituzione di una delle visite annuali di cui al capoverso 1.4. La visita intermedia deve consentire di accertare che le attrezzature e le sistemazioni siano pienamente conformi alle pertinenti prescrizioni del presente Allegato, nonché perfettamente funzionanti. Tali visite intermedie vanno convalidate sul certificato rilasciato conformemente alla regola 6 o 7 del presente Allegato;
4. una visita annuale, che va eseguita entro i tre mesi che precedono o seguono ogni data di anniversario del rilascio del certificato e comprende una verifica generale delle attrezzature, dei sistemi, dei dispositivi, delle sistemazioni e

dei materiali di cui al capoverso 1.1 per accertare che essi siano oggetto di una manutenzione tale da soddisfare i requisiti posti nel capoverso 4 e rimangano in condizioni idonee all'uso cui la nave è destinata. Tali visite annuali vanno convalidate sul certificato rilasciato conformemente alla regola 6 o 7 del presente Allegato;

5. una visita supplementare, generale o parziale a seconda dei casi, che viene effettuata in seguito a riparazioni o innovazioni importanti prescritte al capoverso 4 oppure in seguito a lavori di riparazione svolti successivamente alle indagini prescritte al capoverso 5. La visita deve consentire di accertare che le riparazioni o le innovazioni che si sono rese necessarie siano state effettuate a regola d'arte, che i materiali impiegati per queste riparazioni o innovazioni e l'esecuzione dei relativi lavori siano soddisfacenti sotto tutti gli aspetti e che la nave soddisfi pienamente le prescrizioni del presente Allegato.

² Per le navi con una stazza lorda inferiore a 400 tonnellate, l'Amministrazione può definire le misure appropriate da intraprendere per garantire il rispetto delle pertinenti disposizioni del presente Allegato.

³ Le ispezioni delle navi in applicazione delle disposizioni del presente Allegato sono effettuate da funzionari dell'Amministrazione:

1. tuttavia, l'Amministrazione può affidarne lo svolgimento sia a ispettori appositamente designati, sia a organismi da essa riconosciuti, i quali sono tenuti ad attenersi alle direttive adottate dall'Organizzazione;
2. l'ispezione dei motori diesel delle navi e delle attrezzature volta ad accertarne la conformità alla regola 13 del presente Allegato sarà effettuata conformemente al Codice tecnico NO_x 2008, nella versione riveduta;
3. se un ispettore designato o un organismo riconosciuto constata che lo stato delle attrezzature non corrisponde sostanzialmente ai dati riportati sul certificato, esso provvede affinché vengano prese misure correttive e ne informa prontamente l'Amministrazione. In caso di mancata adozione di misure correttive, il certificato sarà revocato dall'Amministrazione. Se la nave si trova nel porto di un'altra Parte, devono essere avvisate immediatamente anche le autorità portuali competenti dello Stato del porto. Se un funzionario dell'Amministrazione, un ispettore designato o un organismo riconosciuto ha avvisato le autorità competenti dello Stato del porto, il Governo dello Stato del porto in questione fornirà a tale funzionario, ispettore o organismo tutta l'assistenza necessaria affinché quest'ultimo possa adempiere ai propri obblighi in conformità con la presente regola;
4. in tutti i casi, l'Amministrazione interessata si rende pienamente garante della completezza e dell'accuratezza della visita e si impegna ad adottare tutti i provvedimenti necessari per ottemperare a tale obbligo.

⁴ Le attrezzature devono essere mantenute in uno stato conforme a quanto prescritto nel presente Allegato; nessun cambiamento sarà apportato alle attrezzature, ai siste-

mi, agli impianti, alle sistemazioni e ai materiali oggetto del controllo in assenza dell'esplicita approvazione dell'Amministrazione. È tuttavia consentita la semplice sostituzione di tali impianti e attrezzature con impianti e attrezzature conformi alle disposizioni del presente Allegato.

⁵ Ogni volta che una nave è coinvolta in un sinistro, oppure si manifesta una difettosità tale da compromettere sostanzialmente l'efficienza o la completezza delle attrezzature contemplate dal presente Allegato, il capitano o l'armatore è tenuto a fare quanto prima rapporto dell'accaduto all'Amministrazione, a un ispettore designato o a un organismo riconosciuto responsabile del rilascio del certificato pertinente.

Regola 6 Rilascio o convalida di un certificato

¹ A seguito di una visita iniziale o di una visita periodica effettuata in conformità con le disposizioni della regola 5, sarà rilasciato un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico a:

1. qualsiasi nave con una stazza lorda di 400 tonnellate o più, che intraprende viaggi verso porti o terminali offshore che si trovano sotto la giurisdizione di altre Parti;
2. alle piattaforme di trivellazione e altre piattaforme che intraprendono viaggi verso acque sotto la sovranità o giurisdizione di altre Parti.

² Alle navi costruite prima della data di entrata in vigore dell'Allegato VI sarà rilasciato un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico, conformemente al capoverso 1 della presente regola, al più tardi presso il primo bacino di carenaggio previsto dopo detta data di entrata in vigore, in ogni caso non oltre tre anni dopo tale data.

³ Questo Certificato sarà rilasciato e/o convalidato dall'Amministrazione o da qualsiasi persona o autorità da essa debitamente autorizzata. In ogni caso, l'Amministrazione si assume piena responsabilità per il Certificato.

Regola 7 Rilascio di un certificato a opera di un'altra Parte

¹ Una Parte può, su richiesta dell'Amministrazione, far sottoporre a una visita una nave e, se essa giudica che le disposizioni del presente Allegato siano soddisfatte, rilasciare alla nave un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico o autorizzarne il rilascio o ancora, se pertinente, convalidare o far convalidare tale certificato conformemente al presente Allegato.

² Una copia del Certificato e una copia del rapporto di visita saranno trasmessi al più presto all'Amministrazione richiedente.

³ Siffatto certificato deve contenere una dichiarazione attestante che esso è stato rilasciato su richiesta dell'Amministrazione e che, come tale, ha lo stesso valore di un Certificato rilasciato conformemente alla regola 6 del presente Allegato e dovrà essere parimenti riconosciuto.

⁴ Nessun Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico può essere rilasciato a una nave legittimata a battere bandiera di uno Stato che non è Parte alla Convenzione.

Regola 8 Forma del certificato

Il Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico deve essere allestito in modo conforme al modello contenuto nell'Appendice I e deve essere redatto per lo meno in inglese, francese o spagnolo. Se viene impiegata anche una lingua ufficiale dello Stato che lo rilascia, sarà questa versione a fare fede in caso di controversie o divergenze.

Regola 9 Durata e validità del Certificato

¹ Un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico viene rilasciato per un periodo stabilito dall'Amministrazione, che non può tuttavia eccedere i cinque anni.

² A prescindere dal capoverso 1, vale quanto segue:

1. se la visita periodica ha luogo entro i tre mesi che precedono la data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato avrà valore a decorrere dal giorno in cui tale visita è stata espletata fino a un giorno che cade al massimo cinque anni dopo la data di scadenza del certificato esistente;
2. se la visita periodica ha luogo dopo la data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato avrà valore a decorrere dal giorno in cui la visita periodica è stata espletata fino a una data che cade al massimo cinque anni dopo la data di scadenza del certificato esistente;
3. se la visita periodica ha luogo più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato avrà valore a decorrere dal giorno in cui tale visita è stata espletata fino a un giorno

che cade al massimo cinque anni dopo il giorno in cui la visita periodica è stata espletata.

³ Se un certificato viene rilasciato per un periodo inferiore ai cinque anni, l'Amministrazione ha la possibilità di prorogarne la validità oltre la data di scadenza fino alla durata massima stabilita nel capoverso 1, a condizione che le visite di cui ai capoversi 1.3 e 1.4 della regola 5, che devono essere effettuate quando un certificato viene rilasciato per un periodo di cinque anni, siano state effettuate nel rispetto delle pertinenti disposizioni.

⁴ Qualora, dopo una visita periodica, non sia possibile rilasciare o consegnare a bordo della nave un nuovo certificato prima della scadenza del certificato esistente, la persona o l'autorità autorizzata dall'Amministrazione ha la facoltà di convalidare il certificato esistente, riconoscendolo valido per un ulteriore periodo non superiore a cinque mesi a decorrere dalla relativa data di scadenza.

⁵ Se, alla data di scadenza del suo certificato, una nave non si trova in un porto nel quale può essere ispezionata, l'Amministrazione può prorogare il periodo di validità del Certificato; tale proroga può essere concessa soltanto allo scopo di permettere alla nave di completare il suo viaggio di ritorno verso il porto in cui deve essere ispezionata e solamente nei casi in cui tale misura appaia opportuna e ragionevole. Nessun Certificato può essere prorogato per un periodo superiore a tre mesi e una nave a cui viene concessa una simile proroga, dopo il suo arrivo nel porto in cui deve essere ispezionata, non può in forza di tale proroga lasciare il porto senza aver ottenuto un nuovo Certificato. Una volta effettuata la visita periodica, il nuovo certificato sarà valido fino a un giorno che cadrà al massimo cinque anni dopo la data di scadenza del certificato esistente prima che venisse prorogato.

⁶ Un certificato rilasciato a una nave che intraprende viaggi di breve durata e che non è stato prorogato conformemente alle disposizioni di cui sopra, può essere prorogato dall'Amministrazione al massimo di un ulteriore mese dopo la data di scadenza indicata sul certificato. Una volta effettuata la visita periodica, il nuovo certificato sarà valido fino a un giorno che cadrà al massimo cinque anni dopo la data di scadenza del certificato esistente prima che venisse prorogato.

⁷ In particolari circostanze, che spetta all'Amministrazione definire, la validità di un nuovo certificato non dovrà necessariamente decorrere a partire dalla data di scadenza del certificato esistente, come previsto nel capoverso 2.1, 5 o 6. In queste circostanze particolari il nuovo certificato sarà valido fino a una data che cadrà al massimo cinque anni dopo il giorno in cui si è conclusa la visita periodica.

⁸ Se una visita annuale o intermedia viene effettuata prima dello scadere dell'intervallo stabilito alla regola 5:

1. la data di anniversario del rilascio riportata sul certificato sarà sostituita, mediante convalida, con una data che cadrà non oltre tre mesi dopo la data in cui la visita è stata espletata;
2. la successiva visita annuale o intermedia prescritta conformemente alla regola 5 dovrà essere effettuata secondo gli intervalli stabiliti in detta regola, calcolati a partire dalla nuova data di anniversario del rilascio;
3. la data di scadenza può rimanere invariata a condizione che una o più visite annuali o intermedie siano state effettuate in modo da non superare gli intervalli massimi tra le visite prescritti ai sensi della regola 5.

⁹ Un certificato rilasciato conformemente alla regola 6 o 7 cessa di essere valido in una qualsiasi delle seguenti circostanze:

1. se le pertinenti visite non sono effettuate entro i periodi specificati alla regola 5 capoverso 1 del presente Allegato;
2. se il certificato non viene convalidato conformemente alla regola 5 capoversi 1.3 o 1.4;

3. se la nave passa a battere la bandiera di un altro Stato. Sarà rilasciato un nuovo Certificato solo quando il Governo responsabile del rilascio del nuovo certificato si sarà accertato che la nave è pienamente conforme ai requisiti di cui alla regola 5 capoverso 4 del presente Allegato. Nel caso di un trasferimento fra Parti, e se richiesto entro tre mesi dopo che il trasferimento è avvenuto, il Governo della Parte di cui la nave aveva in precedenza titolo di battere bandiera trasmetterà quanto prima all'Amministrazione dell'altra Parte alcune copie del Certificato in possesso della nave prima del trasferimento e, ove disponibili, copie dei rapporti di visita pertinenti.

Regola 10 Controllo dello Stato del porto sui requisiti operativi

¹ Una nave che si trova in un porto o in un terminal offshore sotto la giurisdizione di un'altra Parte è soggetta a un'ispezione da parte dei funzionari debitamente autorizzati da detta Parte, volta ad accertare l'osservanza dei requisiti operativi prescritti dal presente Allegato, qualora vi siano giustificati motivi per ritenere che il capitano o i membri dell'equipaggio non conoscano sufficientemente le essenziali procedure da applicare a bordo della nave in merito alla prevenzione dell'inquinamento atmosferico da parte di navi.

² Nelle circostanze di cui al capoverso 1 della presente regola, la Parte prenderà tutti i necessari provvedimenti per impedire che la nave salpi prima che la situazione sia stata ristabilita conformemente alle disposizioni del presente Allegato.

³ Le procedure relative al controllo dello Stato del porto stabilite all'articolo 5 della presente Convenzione trovano applicazione anche in relazione alla presente regola.

⁴ Nessuna disposizione della presente regola deve essere interpretata come suscettibile di limitare i diritti e gli obblighi di una Parte che effettua il controllo sui requisiti operativi specificamente previsti nella presente Convenzione.

Regola 11 Ricerca delle infrazioni ed esecuzione delle disposizioni del presente Allegato

¹ Le Parti alla Convenzione collaborano nella ricerca delle infrazioni e nell'esecuzione delle disposizioni del presente Allegato facendo uso di tutte le misure appropriate e praticabili di ricerca e di continua sorveglianza dell'ambiente, nonché di adeguate procedure di trasmissione delle informazioni e di raccolta delle prove.

² Ogni nave alla quale si applichi il presente Allegato può essere sottoposta, in qualsiasi porto o terminale offshore di una Parte, all'ispezione di funzionari designati o autorizzati da detta Parte, al fine di verificare se essa abbia emesso una qualsiasi delle sostanze previste dal presente Allegato, contravvenendo alle disposizioni in esso contenute. Nel caso in cui un'ispezione riveli un'infrazione delle disposizioni del presente Allegato, un rapporto sarà trasmesso all'Amministrazione affinché questa adotti misure appropriate.

³ Ogni Parte fornisce all'Amministrazione la prova, ove esista, che tale nave ha emesso sostanze contemplate dal presente Allegato contravvenendo alle disposizioni in esso contenute. Nella misura del possibile, la presunta infrazione viene portata a conoscenza del capitano della nave da parte dell'autorità competente della prima Parte.

⁴ Al ricevimento di tali prove, l'Amministrazione esamina la questione e può chiedere all'altra Parte di fornirle altri elementi di prova o prove più evidenti riguardo alla presunta infrazione. Se l'Amministrazione ritiene che le prove disponibili siano sufficienti per permetterle di iniziare un procedimento riguardo alla presunta violazione, essa provvede ad avviare tale procedimento appena possibile e in conformità con le proprie leggi. L'Amministrazione informa al più presto la Parte che le ha segnalato la presunta infrazione, nonché l'Organizzazione, delle misure intraprese.

⁵ Una Parte può inoltre ispezionare ogni nave alla quale si applichi il presente Allegato e che faccia scalo in un porto o in un terminale offshore sotto la propria giurisdizione qualora un'altra Parte le chieda di procedere a tale indagine fornendo prove sufficienti del fatto che la nave ha scaricato, in un qualunque luogo, delle sostanze contemplate dal presente Allegato, contravvenendo alle disposizioni in esso contenute. Il resoconto dell'indagine deve essere inviato alla Parte che ne ha fatto richiesta e all'Amministrazione, in modo che si possano adottare le misure del caso conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

⁶ Il diritto internazionale concernente la prevenzione, la riduzione e il controllo dell'inquinamento marino dovuto a navi, comprese in particolare le disposizioni relative alle misure esecutive e cautelari, in vigore al momento dell'applicazione o dell'interpretazione del presente Allegato, si applica, per analogia, alle disposizioni e alle norme contenute nel presente Allegato.

Capitolo 3

Prescrizioni sul controllo delle emissioni delle navi

Regola 12 Sostanze che impoveriscono lo strato di ozono

¹ La presente regola non si applica alle parti dell'armamento sigillate in modo permanente, prive di raccordi per il rabbocco del liquido di raffreddamento o di componenti rimovibili contenenti sostanze che impoveriscono lo strato di ozono.

² Fatto salvo quanto sancito alla regola 3 capoverso 1 sono vietate tutte le emissioni deliberate di sostanze che riducono lo strato di ozono. Le emissioni deliberate includono le emissioni che avvengono durante la manutenzione, l'assistenza, la riparazione o lo smaltimento di sistemi o di parti dell'armamento, eccezion fatta per le fuoriuscite minime connesse con la raccolta o la rigenerazione di una sostanza che causa l'impoverimento dello strato di ozono. Le emissioni derivanti da fuoriuscite di sostanze nocive per lo strato di ozono, a prescindere che siano deliberate o meno, possono essere disciplinate dalle Parti contraenti con apposite norme.

3.1 È vietata l'installazione di sistemi contenenti sostanze che impoveriscono lo strato di ozono diverse dai fluorocloroidrocarburi parzialmente alogenati:

1. sulle navi costruite dal 19 maggio 2005;
2. sulle navi costruite prima del 19 maggio 2005 per le quali la data concordata contrattualmente per la consegna dell'attrezzatura a bordo coincide con o è successiva al 19 maggio 2005 o, in assenza di una data di consegna pattuita per contratto, la consegna dell'attrezzatura è avvenuta a tutti gli effetti dal 19 maggio 2005 in poi.

3.2 È vietata l'installazione di sistemi contenenti fluorocloroidrocarburi parzialmente alogenati:

1. sulle navi costruite dal 1° gennaio 2020;
2. sulle navi costruite prima del 1° gennaio 2020 per le quali la data concordata contrattualmente per la consegna dell'attrezzatura a bordo coincide con o è successiva al 1° gennaio 2020 o, in assenza di una data di consegna pattuita per contratto, la consegna dell'attrezzatura è avvenuta a tutti gli effetti dal 1° gennaio 2020 in poi.

4 Le sostanze designate nella presente regola nonché le parti dell'armamento contenenti almeno una di dette sostanze, una volta rimosse dalle imbarcazioni, devono essere conferite presso gli appositi impianti di raccolta.

5 In tutte le navi soggette alla regola 6 capoverso 1 deve essere tenuto un registro delle parti dell'armamento contenenti sostanze che impoveriscono lo strato di ozono.

6 In tutte le navi soggette alla regola 6 capoverso 1 e che dispongono di sistemi ricaricabili contenenti sostanze che riducono lo strato di ozono, deve essere tenuto un registro elencante tutte le sostanze dannose per la fascia di ozono. Tale registro può essere a sua volta parte integrante di un giornale di bordo autorizzato dall'Amministrazione o di un sistema di registrazione elettronico.

7 Le annotazioni nel registro elencante tutte le sostanze dannose per la fascia di ozono devono avvenire in base alla massa (in kg) delle sostanze stesse e devono essere tempestivamente integrate al verificarsi di ognuna delle circostanze sotto elencate:

1. ricarica totale o parziale delle parti dell'armamento contenenti sostanze che impoveriscono lo strato di ozono;
2. riparazione o manutenzione delle parti dell'armamento contenenti sostanze dannose per lo strato di ozono;
3. emissione nell'atmosfera di sostanze che impoveriscono lo strato di ozono, nello specifico
 - 3.1 emissione deliberata e
 - 3.2 emissione non deliberata;

4. rilascio di sostanze che impoveriscono lo strato di ozono negli impianti di raccolta dislocati sulla terraferma;
5. fornitura sulla nave di sostanze che impoveriscono lo strato di ozono;

Regola 13 Ossidi di azoto (NO_x)

Campo d'applicazione

1.1 La presente regola si applica a

1. tutti i motori diesel installati su imbarcazioni e aventi una potenza di propulsione superiore a 130 kW;
2. tutti i motori diesel per navi con una potenza propulsiva superiore a 130 kW sottoposte a un'importante riconversione dal 1° gennaio 2000, eccezion fatta per i casi nei quali sia stato dimostrato all'Amministrazione che il motore in questione è un pezzo sostitutivo perfettamente identico all'originale e che non è altrimenti soggetto al capoverso 1.1.1.

1.2 La presente regola non si applica a

1. motori diesel per navi destinati esclusivamente ad essere utilizzati in situazioni di emergenza o appositamente predisposti per essere installati come fonti di energia in dispositivi o apparecchi, da utilizzare solo in casi di emergenza sulla nave che li ospita; questa regola non è valida inoltre per i motori diesel per navi installati su imbarcazioni di salvataggio utilizzate unicamente in condizioni di emergenza;
2. motori diesel installati su navi che intraprendono unicamente viaggi in acque sotto la sovranità o la giurisdizione dello Stato di cui tali imbarcazioni sono autorizzate a battere bandiera, purché siano soggetti a una procedura alternativa di controllo delle emissioni NO_x stabilita dall'Amministrazione.

1.3 Fatto salvo il disposto del capoverso 1.1, l'Amministrazione può escludere dall'applicazione della presente regola qualsiasi motore diesel installato su un'imbarcazione costruita prima del 19 maggio 2005 o qualsiasi motore diesel per navi soggette a un'importante riconversione prima del 19 maggio 2005, purché l'imbarcazione sulla quale è installato intraprenda unicamente viaggi verso porti o terminali offshore ubicati all'interno dello Stato di cui è autorizzata a battere bandiera.

Importante riconversione

2.1 Ai fini della presente regola l'espressione «importante riconversione» sta ad indicare una modifica strutturale apportata dal 1° gennaio 2000 in poi a un motore diesel per navi non ancora omologato in conformità con le disposizioni di cui ai capoversi 3, 4 o 5.1.1, che comporta

1. la sostituzione del motore con un motore diesel per navi o l'installazione di un motore diesel per navi supplementare,

2. una modifica strutturale sostanziale del motore ai sensi del Codice tecnico NO_x del 2008 nella sua versione riveduta o
3. un incremento della potenza nominale del motore di più del 10 per cento rispetto alla potenza nominale del motore al momento del collaudo iniziale.

2.2 Nel caso di un'importante riconversione che comporti la sostituzione di un motore diesel per navi con un motore diesel non perfettamente identico o l'installazione di un motore diesel per navi supplementare, si applicano le disposizioni contenute nella presente regola nella versione vigente al momento della sostituzione o dell'installazione del motore supplementare. A partire dal 1° gennaio 2016, se un motore di ricambio non sarà in grado di soddisfare le disposizioni di cui al capoverso 5.1.1 (livello III), dovrà adempiere alle prescrizioni del capoverso 4 (livello II). L'Organizzazione dovrà elaborare direttive per la definizione di criteri sulla base dei quali stabilire quando un motore di ricambio non soddisfa i requisiti contenuti nel capoverso 5.1.1.

2.3 Un motore diesel per navi conforme alla descrizione riportata nei capoversi 2.1.2 o 2.1.3 deve rispettare le seguenti norme:

1. per le imbarcazioni costruite prima del 1° gennaio 2000 si applicano le disposizioni di cui al capoverso 3 della presente regola;
2. per le imbarcazioni costruite dal 1° gennaio 2000 in poi si applicano le disposizioni nella versione vigente al momento della loro costruzione.

Livello I

³ Fatta salva la regola 3 è consentito il funzionamento di un motore diesel per navi installato su un'imbarcazione costruita tra il 1° gennaio 2000 e il 1° gennaio 2011 solo se le emissioni di ossidi di azoto (calcolate come emissione totale pesata di NO₂) proveniente dal motore in questione rientra nei valori limite sotto riportati, laddove n indica il regime nominale del motore (rotazioni dell'albero motore al minuto):

1. 17,0 g/kWh, se n è inferiore a 130 min⁻¹;
2. 45 n(-0,2) g/kWh, se n è pari o superiore a 130 min⁻¹ ma inferiore a 2000 min⁻¹;
3. 9,8 g/kWh, se n è pari o superiore a 2000 min⁻¹.

Livello II

⁴ Fatta salva la regola 3 è consentito il funzionamento di un motore diesel installato su un'imbarcazione costruita dal 1° gennaio 2011 in poi solo se le emissioni di ossidi di azoto (calcolate come emissione totale pesata di NO₂) proveniente dal motore in questione rientra nei valori limite sotto riportati, laddove n indica il regime nominale del motore (rotazioni dell'albero motore al minuto):

1. 14,4 g/kWh, se n è inferiore a 130 min^{-1} ;
2. $44 n(-0,23) \text{ g/kWh}$, se n è pari o superiore a 130 min^{-1} , ma inferiore a 2000 min^{-1} ;
3. 7,7 g/kWh, se n è pari o superiore a 2000 min^{-1} .

Livello III

5.1 Fatta salva la regola 3 il funzionamento di un motore diesel per navi installato su un'imbarcazione costruita dal 1° gennaio 2016 in poi

1. è consentito solo se le emissioni di ossidi di azoto (calcolate come emissione totale pesata di NO₂) proveniente dal motore in questione rientra nei valori limite sotto riportati, laddove n indica il regime nominale del motore (rotazioni dell'albero motore al minuto):
 - 1.1 3,4 g/kWh, se n è inferiore a 130 min^{-1} ;
 - 1.2 $9 n(-0,2) \text{ g/kWh}$, se n è pari o superiore a 130 min^{-1} ma inferiore a 2000 min^{-1} ;
 - 1.3 2,0 g/kWh, se n è pari o superiore a 2000 min^{-1} ;
2. è soggetto alle disposizioni di cui al capoverso 5.1.1 nel caso in cui la nave sia operativa in una zona di controllo delle emissioni stabilita in virtù del capoverso 6;
3. è soggetto alle disposizioni di cui al capoverso 4 nel caso in cui la nave sia operativa al di fuori di una zona di controllo delle emissioni stabilita in virtù del capoverso 6.

5.2 Fatta salva un'eventuale verifica ai sensi del capoverso 10, le disposizioni di cui al capoverso 5.1.1 non si applicano a

1. motori diesel per navi installati su imbarcazioni di lunghezza (L) inferiore a 24 metri ai sensi della regola 1.19 dell'Allegato I, qualora siano state appositamente costruite a fini ricreativi e vengono utilizzate esclusivamente a tale scopo;
2. motori diesel installati su imbarcazioni con una potenza propulsiva complessiva (riportata sui marchi d'omologazione applicati sul motore) inferiore a 750 kW, purché all'Amministrazione venga dimostrato che l'imbarcazione in questione non è in grado di soddisfare i requisiti stabiliti dal capoverso 5.1.1 a causa di limitazioni strutturali o progettuali.

Zona di controllo delle emissioni

⁶ Ai fini della presente regola la zona di controllo delle emissioni è una zona marittima comprensiva delle relative aree portuali, definita zona di controllo delle emissioni dall'Organizzazione in ottemperanza ai criteri e alle procedure di cui all'Appendice III al presente Allegato.

Motori diesel installati su navi costruite prima del 1° gennaio 2000

7.1 Fatto salvo il capoverso 1.1.1, un motore diesel per navi con una potenza propulsiva superiore a 5000 kW e una cilindrata unitaria pari o superiore a 90 litri, installato su una nave costruita tra il 1° gennaio 1990 e il 1° gennaio 2000, deve soddisfare i valori limite d'emissione riportati al capoverso 7.4, a condizione che per il suddetto motore l'Amministrazione di una Parte abbia certificato una procedura autorizzata per il suddetto motore e abbia provveduto a trasmettere all'Organizzazione un'apposita comunicazione concernente tale certificazione. La conformità al suddetto capoverso deve essere provata con una delle seguenti modalità:

1. applicazione della procedura autorizzata certificata, da confermare mediante apposita ispezione in applicazione della procedura d'esame descritta nel rispettivo documento, nonché annotazione sull'esistenza di una procedura autorizzata sul Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico rilasciato per la nave o
2. certificazione per il motore attestante il funzionamento dello stesso entro i valori limite stabiliti dai capoversi 3, 4 o 5.1.1 e annotazione sulla presenza della suddetta certificazione per il motore in questione sul Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico rilasciato per la nave.

7.2 Il capoverso 7.1 si applica al più tardi alla prima visita periodica, che ha luogo a dodici mesi dalla trasmissione della comunicazione di cui al capoverso 7.1. Qualora il proprietario di una nave, per la quale è necessario adottare una procedura autorizzata, sia in grado di provare di fronte all'Amministrazione che tale procedura non era disponibile sul mercato malgrado tutti gli sforzi ragionevolmente intrapresi per la sua acquisizione, la procedura in questione dovrà essere adottata sulla nave al più tardi in occasione della prima visita annuale avente luogo dopo che la procedura autorizzata è risultata reperibile sul mercato.

7.3 Nel caso in cui in una nave costruita nel periodo compreso tra il 1° gennaio 1990 e il 1° gennaio 2000 sia installato un motore diesel con una potenza propulsiva superiore a 5000 kW e una cilindrata unitaria pari o superiore a 90 litri, per i motori diesel per navi soggetti alle disposizioni di cui al capoverso 7.1 il Certificato sulla prevenzione dell'inquinamento atmosferico deve attestare che è stata applicata una procedura autorizzata ai sensi del capoverso 7.1.1, che per il motore è stata rilasciata una certificazione in conformità con il capoverso 7.1.2, che non è ancora disponibile alcuna procedura autorizzata o che tale procedura non è reperibile sul mercato come indicato nel capoverso 7.2.

7.4 Fatta salva la regola 3, il funzionamento di un motore diesel per navi come descritto nel capoverso 7.1 è consentito solo se l'emissione di ossidi di azoto (calcolata come emissione totale pesata di NO₂) proveniente dal suddetto motore rientra nei valori limite sotto riportati, laddove n indica il regime nominale del motore (rotazioni dell'albero motore al minuto):

1. 17,0 g/kWh, se n è inferiore a 130 min⁻¹;
2. 45 n(-0,2) g/kWh, se n è pari o superiore a 130 min⁻¹ ma inferiore a 2000 min⁻¹;
3. 9,8 g/kWh, se n è pari o superiore a 2000 min⁻¹.

^{7.5} La certificazione di una procedura autorizzata viene rilasciata in conformità con il capitolo 7 della versione riveduta del Codice tecnico NO_x 2008 e comprende la conferma delle seguenti circostanze:

1. il progettista del modello base del motore diesel per navi al quale si applica la procedura autorizzata deve confermare che l'effetto calcolato della procedura autorizzata non ridurrà la potenza della macchina di più dell'1,0 per cento, non aumenterà il consumo di carburante (calcolato applicando l'opportuno ciclo di prova di cui alla versione riveduta del Codice tecnico NO_x 2008) di più del 2,0 per cento o non influenzerà sfavorevolmente la durata o l'affidabilità del motore;
2. occorre altresì confermare che i costi della procedura autorizzata non siano eccessivi mediante un raffronto della riduzione dei carichi di NO_x conseguiti dalla procedura stessa ottemperando alla norma di cui al capoverso 7.4 con i costi di acquisto e di applicazione della procedura autorizzata.

Rilascio dei certificati

⁸ Le procedure per il rilascio dei certificati, il collaudo e le misurazioni connesse con le disposizioni della presente regola soggiacciono alle prescrizioni del Codice tecnico NO_x 2008 versione riveduta.

⁹ Le procedure descritte nella versione riveduta del Codice tecnico NO_x 2008 per determinare le emissioni di NO_x hanno l'obiettivo di definire valori rappresentativi per un motore in condizioni di normale funzionamento. I dispositivi di manipolazione e le strategie contraddittorie di controllo delle emissioni non sono allineati a quest'obiettivo e pertanto non sono consentiti. La presente regola non deve essere intesa come un divieto all'impiego dei dispositivi ausiliari di controllo utilizzati per proteggere il motore e/o la sua strumentazione periferica da condizioni di esercizio che potrebbero danneggiarlo o interromperne il funzionamento oppure per facilitarne l'avviamento.

Verifica

¹⁰ A partire dal 2012 ed entro al più tardi il 2013 l'Organizzazione verificherà l'avanzamento tecnico per l'attuazione delle disposizioni contenute nel capoverso 5.1.1 e, qualora lo reputi necessario, adeguerà le tempistiche menzionate nel capoverso stesso (giorno dell'entrata in vigore).

Regola 14 Ossidi di zolfo (SO_x) e particolato

Prescrizioni generali

¹ Il tenore di zolfo dell'olio combustibile utilizzato a bordo delle navi non dovrà eccedere i seguenti valori limite:

1. 4,50 % m/m prima del 1° gennaio 2012;
2. 3,50 % m/m dal 1° gennaio 2012;
3. 0,50 % m/m dal 1° gennaio 2020.

² Il tenore medio mondiale di zolfo dei combustibili residuali forniti a bordo delle navi per il loro utilizzo deve essere monitorato tenendo conto delle direttive emanate dall'Organizzazione.

Prescrizioni applicabili all'interno delle zone di controllo delle emissioni

³ Ai sensi della presente regola sono classificate come zone di controllo delle emissioni

1. la regione baltica come definita nell'Allegato I regola 1, capoverso 11.2, l'area del Mare del Nord secondo la definizione data nell'Allegato V, regola 5, capoverso 1 lettera f;
2. tutte le altre zone marittime, ivi comprese le aree portuali, designate dall'Organizzazione in conformità con i criteri e le procedure di cui all'Appendice III del presente Allegato.

⁴ Quando le navi viaggiano all'interno delle aree di controllo delle emissioni, il tenore di zolfo dell'olio combustibile utilizzato a bordo non dovrà eccedere i seguenti valori limite:

1. 1,50 % m/m prima del 1° luglio 2010;
2. 1,00 % m/m dal 1° luglio 2010;
3. 0,10 % m/m dal 1° gennaio 2015.

⁵ Il tenore di zolfo dell'olio combustibile di cui ai capoversi 1 e 4 dovrà essere certificato dal fornitore conformemente alla regola 18.

⁶ Le navi che utilizzano oli combustibili di tipo diverso per ottemperare al capoverso 4 devono disporre di una descrizione della procedura di sostituzione del combustibile nel caso in cui giungano a o lascino una zona di controllo delle emissioni ai sensi del capoverso 3. A tal fine occorre prevedere un tempo sufficiente affinché tutti gli oli combustibili con un tenore di zolfo superiore al valore definito nel capoverso 4 vengano interamente rimossi dal sistema di alimentazione del combustibile prima dell'entrata in una zona di controllo delle emissioni. Il volume degli oli combustibili a basso tenore di zolfo in ciascuna cisterna, nonché la data, l'ora e la posizione della nave al termine della procedura di sostituzione del combustibile prima dell'entrata in una zona di controllo delle emissioni o all'inizio della stessa procedura dopo aver lasciato tale area devono essere registrati nel giornale di bordo prescritto dall'Amministrazione.

⁷ Durante i primi dodici mesi immediatamente successivi a un emendamento che definisce una specifica zona di controllo delle emissioni ai sensi del capoverso 3.2, le navi operative in tale zona sono interamente esonerate dalle prescrizioni dei capoversi 4 e 6 e dalle disposizioni del capoverso 5 se queste ultime fanno riferimento al capoverso 4.

Meccanismo di revisione

⁸ Entro e non oltre il 2018 dovrà essere completata una verifica degli standard di cui al capoverso 1.3 per stabilire se si dispone degli oli combustibili necessari per soddisfare i valori definiti nel summenzionato capoverso. A tal fine occorre considerare:

1. la situazione del mercato mondiale in materia di domanda e offerta di oli combustibili necessari per soddisfare i requisiti previsti dal capoverso 1.3 nel momento in cui si effettua la verifica;
2. un'analisi delle tendenze dei mercati degli oli combustibili;
3. all'occorrenza altre considerazioni pertinenti.

⁹ Per l'esecuzione della verifica come previsto dal capoverso 8 l'Organizzazione istituirà un gruppo di esperti formato da rappresentanti in possesso di adeguate competenze sul mercato degli oli combustibili e in materia di navigazione marittima, protezione dell'ambiente, scienze naturali e diritto. Il gruppo di esperti raccoglierà i dati necessari per consentire alle Parti di prendere una decisione ponderata.

¹⁰ Sulla base dei dati raccolti dal gruppo di esperti le Parti potranno stabilire se le navi sono in grado di soddisfare quanto disposto al capoverso 1.3 entro la data ivi indicata. Se le Parti decidono che ciò non è possibile, la regola sancita in tale capoverso si applicherà a partire dal 1° gennaio 2025.

Regola 15 Composti organici volatili (VOC)

¹ Qualora sia necessario regolamentare le emissioni di composti organici volatili (VOC) rilasciate dalle navi cisterna in uno o più porti o in uno o più terminali soggetti alla giurisdizione di una Parte, esse saranno disciplinate in conformità con la presente regola.

² Una Parte che regola le emissioni di composti organici volatili provenienti dalle navi cisterna è tenuta a trasmettere una notifica all'Organizzazione contenente le informazioni sulle dimensioni delle navi cisterna da sottoporre a monitoraggio, sui carichi che richiedono un sistema di controllo delle emissioni gassose, nonché sulla data effettiva di entrata in vigore delle relative misure di sorveglianza. La notifica dovrà essere presentata almeno sei mesi prima della data effettiva di entrata in vigore.

³ Una Parte che designa porti o terminali in cui le emissioni di composti organici volatili provenienti dalle navi cisterna devono essere regolamentate, deve accertarsi che siano disponibili procedure autorizzate per il monitoraggio delle emissioni gassose presso ogni porto e terminale di sua competenza tenendo in considerazione

le norme di sicurezza messe a punto dall'Organizzazione, e che tali procedure funzionino in tutta sicurezza e in modo tale da evitare ogni indebito ritardo per la nave.

⁴ L'Organizzazione trasmetterà alle altre Parti e ai propri Stati membri a titolo informativo una lista dei porti e dei terminali designati dalle Parti.

⁵ Le navi cisterna assoggettate alle disposizioni del capoverso 1 saranno munite di un sistema di raccolta e recupero delle emissioni gassose autorizzato dall'Amministrazione nel rispetto delle norme di sicurezza messe a punto dall'Organizzazione per tali sistemi, e utilizzeranno questo sistema di raccolta e recupero durante il caricamento a bordo di carichi pertinenti. I porti o i terminali dotati di apposite procedure di sorveglianza delle emissioni gassose ai sensi della presente regola possono accogliere navi cisterna non munite di sistemi di raccolta e recupero delle emissioni gassose per un periodo di tre anni dopo la data dell'entrata in vigore notificata conformemente al capoverso 2.

⁶ Le navi cisterna addette al trasporto di greggio dovranno disporre di un piano autorizzato dall'Amministrazione per il trattamento dei composti organici volatili e provvedere alla sua attuazione. L'allestimento del suddetto piano dovrà avvenire nel rispetto delle direttive elaborate dall'Organizzazione. Il piano dovrà essere predisposto ad hoc per ogni nave e dovrà inoltre quanto meno

1. contenere la descrizione di una procedura volta a ridurre al minimo le emissioni di composti organici volatili durante le operazioni di carico e scarico e durante la navigazione marittima;
2. tenere conto degli ulteriori composti organici volatili rilasciati durante il lavaggio con petrolio greggio;
3. designare un responsabile dell'attuazione del piano, e
4. essere redatto nella lingua di lavoro del capitano e degli ufficiali nel caso di navi operative nel traffico marittimo internazionale; qualora la lingua di lavoro del capitano e degli ufficiali non sia l'inglese, il francese o lo spagnolo, dovrà includere una traduzione in una di queste lingue.

⁷ La presente regola si applica anche alle gasiere, tuttavia solo se il genere di costruzione delle loro attrezzature di movimentazione e dei sistemi di contenimento consente di trattenere a bordo, in totale sicurezza, i composti organici volatili non contenenti metano o di conferirli a terra senza pericoli.

Regola 16 Incenerimento a bordo

¹ Fatto salvo quanto disposto al capoverso 4 della presente regola l'incenerimento a bordo è consentito solo in un inceneritore di bordo.

² È vietato l'incenerimento a bordo delle seguenti sostanze:

1. residui dei carichi soggetti agli Allegati I, II o III e rispettivi imballaggi contaminati;
2. bifenili policlorurati (PCB);

3. rifiuti delle navi come descritti nell'Allegato V contenenti metalli pesanti in misura superiore a semplici tracce;
4. prodotti petroliferi raffinati contenenti composti alogenati;
5. fanghi di depurazione e residui oleosi non prodotti a bordo della nave;
6. residui rilasciati dai sistemi di depurazione dei fumi.

³ È vietato l'incenerimento a bordo di cloruro di polivinile, salvo i casi in cui avvienne all'interno di impianti d'incenerimento di bordo per i quali sono stati rilasciati appositi certificati di omologazione IMO.

⁴ L'incenerimento a bordo di fanghi di depurazione e residui oleosi rilasciati durante il normale funzionamento della nave può altresì avvenire nell'organo di propulsione principale o ausiliario o in una caldaia principale o ausiliaria, tuttavia in questi casi tali operazioni non potranno avere luogo nei porti naturali o artificiali o negli estuari.

⁵ La presente regola

1. non pregiudica i divieti o altre prescrizioni sanciti nella Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie nella sua versione più recente e nel rispettivo Protocollo del 1996 e
2. non preclude lo sviluppo, l'installazione o l'utilizzo di altri tipi di impianti per il trattamento termico dei rifiuti, purché essi soddisfino quanto meno le prescrizioni contenute nella presente regola.

^{6.1} Fatto salvo quanto previsto nel capoverso 6.2, tutti gli impianti d'incenerimento presenti su una nave costruita dal 1° gennaio 2000 in poi nonché tutti gli impianti d'incenerimento installati su una nave dal 1° gennaio 2000 in poi devono adempiere ai requisiti riportati nell'Appendice IV al presente Allegato. Ogni singolo impianto d'incenerimento, al quale si applicano le disposizioni del presente capoverso, deve essere autorizzato dall'Amministrazione tenendo conto della specifica normativa elaborata dall'Organizzazione per gli impianti d'incenerimento di bordo.

^{6.2} L'Amministrazione ha la facoltà di esonerare dalle prescrizioni di cui al capoverso 6.1 gli impianti d'incenerimento installati su una nave prima del 19 maggio 2005, purché tale imbarcazione venga impiegata esclusivamente per viaggi in acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato di cui essa è autorizzata a battere bandiera.

⁷ Gli impianti d'incenerimento installati in conformità con le prescrizioni del capoverso 6.1 devono disporre di un manuale operativo del costruttore, che va conservato presso l'impianto e deve descrivere la modalità di utilizzo dell'inceneritore entro i valori limite descritti al capoverso 2 dell'Appendice IV al presente Allegato.

⁸ Il personale responsabile del funzionamento degli impianti d'incenerimento installati in conformità con il capoverso 6.1 deve aver ricevuto un'apposita formazione per l'attuazione delle indicazioni contenute nel manuale operativo del costruttore conformemente al capoverso 7.

⁹ Negli impianti d'incenerimento installati in conformità con il capoverso 6.1 occorre monitorare la temperatura dei gas in uscita dalla camera di combustione per tutto il tempo in cui l'impianto è in funzione. Nel caso di un impianto d'incenerimento con approvvigionamento continuo del materiale combustibile, non è consentito introdurre alcun rifiuto nell'unità se la temperatura dei gas in uscita dalla camera di combustione è inferiore a 850 °C. Nel caso invece di un impianto d'incenerimento con approvvigionamento discontinuo del materiale combustibile, l'unità deve essere costruita in modo che la temperatura dei gas in uscita della camera di combustione raggiunga la temperatura di 600 °C nei cinque minuti successivi all'avvio e si stabilizzi successivamente a una temperatura non inferiore a 850 °C.

Regola 17 Impianti di raccolta

¹ Ogni Parte si impegna a garantire che

1. per le navi che devono raggiungere i suoi porti di riparazione siano disponibili impianti con sufficiente capacità per il conferimento di sostanze che impoveriscono lo strato di ozono e di parti dell'armamento che contengono tali sostanze quando vengono rimosse dalle navi;
2. per le navi che devono raggiungere i suoi porti, terminali o porti di riparazione siano disponibili impianti con sufficiente capacità per il conferimento di residui generati da un sistema di depurazione dei fumi senza che ciò provochi indebiti ritardi per le navi stesse;
3. presso i cantieri di demolizione navale siano a disposizione impianti con sufficiente capacità per il conferimento di sostanze dannose per lo strato di ozono e delle parti dell'armamento che contengono tali sostanze quando vengono rimosse dalle navi.

² Qualora, in conformità con le direttive messe a punto dall'Organizzazione, un determinato porto o terminale di una Parte sia molto lontano dall'infrastruttura industriale necessaria per la gestione e la lavorazione delle sostanze ai sensi del capoverso 1 o manchi una simile infrastruttura nello stesso porto o terminale, che non è pertanto in grado di ricevere tali sostanze, la Parte informerà l'Organizzazione affinché questa possa a sua volta trasmettere la comunicazione a tutte le Parti e gli Stati membri a titolo informativo e per consentire agli stessi di adottare i provvedimenti del caso. Tutte le Parti che hanno trasmesso tali informazioni all'Organizzazione, segnaleranno a quest'ultima anche i rispettivi porti e terminali dotati di impianti di raccolta per la gestione e la lavorazione delle suddette sostanze.

³ Tutte le Parti comunicheranno all'Organizzazione, che a sua volta segnalerà ai propri membri, tutti i casi nei quali non sono disponibili impianti costruiti nel rispetto della presente regola o, se presenti, sono considerati inadeguati.

Regola 18 Disponibilità e qualità dell'olio combustibile

Disponibilità dell'olio combustibile

¹ Ogni Parte adotterà tutte le misure ragionevolmente possibili per promuovere la disponibilità degli oli combustibili conformi al presente Allegato e informerà l'Organizzazione sulla disponibilità di oli combustibili conformi alle prescrizioni presso i propri porti e sui propri terminali.

2.1 Qualora una Parte constati che una nave non soddisfa le disposizioni del presente Allegato concernenti gli oli combustibili conformi, l'autorità competente della Parte avrà facoltà di esigere quanto segue dalla nave in questione:

1. la presentazione di un resoconto delle misure adottate nel tentativo di rispettare le prescrizioni, e
2. la presentazione delle prove attestanti i tentativi effettuati per acquistare olio combustibile conforme tenendo conto della rotta del viaggio nonché delle prove atte a dimostrare che, nel caso in cui non fosse stato possibile reperire il combustibile nei luoghi pianificati, si è tentato di trovare altre fonti per l'acquisto di olio combustibile conforme, ma che, nonostante gli sforzi, non ve ne era di disponibile.

2.2 Una nave non può essere costretta a deviare dalla rotta prevista o a causare ritardi indebiti sulla tabella di marcia per rispettare le prescrizioni.

2.3 Se una nave fornisce le informazioni riportate al capoverso 2.1, in sede di decisione delle misure da adottare una Parte dovrà considerare tutte le circostanze determinanti nonché le prove presentate; la Parte potrà inoltre decidere di non adottare alcuna misura di controllo.

2.4 Qualora non siano in grado di acquistare olio combustibile conforme, le navi informeranno l'Amministrazione e l'autorità competenti del rispettivo porto di destinazione.

2.5 Le Parti segnaleranno all'Organizzazione l'eventuale presentazione da parte di una nave di prove attestanti la mancata disponibilità di oli combustibili conformi.

Qualità dell'olio combustibile

³ L'olio combustibile fornito e utilizzato per la combustione a bordo delle navi alle quali si applica il presente Allegato dovrà soddisfare i seguenti requisiti:

1. fatti salvi i casi disciplinati dal capoverso 3.2
 - 1.1 l'olio combustibile sarà costituito da una miscela di idrocarburi ottenuti dalla raffinazione del greggio. Tale disposizione non esclude l'incorporazione di piccoli quantitativi di additivi volti a migliorare alcuni aspetti delle prestazioni del combustibile;
 - 1.2 l'olio combustibile non dovrà contenere alcun acido inorganico;

- 1.3 l'olio combustibile non dovrà contenere alcun additivo o scoria chimica
 - 1.3.1 che mettano a repentaglio la sicurezza delle navi o pregiudichino il funzionamento del macchinario, o
 - 1.3.2 nocivi per la salute delle persone o
 - 1.3.3 che causino in generale un ulteriore inquinamento dell'aria;
2. l'olio combustibile utilizzato per la combustione non ottenuto dalla raffinazione del greggio:
 - 2.1 non potrà eccedere il tenore di zolfo stabilito nella regola 14;
 - 2.2 non potrà far sì che un motore superi i valori limite rispettivamente applicabili per le emissioni NO_x definiti nella regola 13 ai capoversi 3, 4, 5.1.1 e 7.4;
 - 2.3 non dovrà contenere alcun acido inorganico;
 - 2.3.1 non dovrà mettere a repentaglio la sicurezza delle navi o pregiudicare il funzionamento del macchinario,
 - 2.3.2 non dovrà essere nocivo per la salute delle persone o
 - 2.3.3 causare in generale un ulteriore inquinamento dell'aria.

⁴ La presente regola non si applica al carbone in forma solida o ai combustibili nucleari. I capoversi 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 e 9.4 non si applicano ai combustibili gassosi come gas naturale liquefatto, gas naturale compresso o gas liquefatto. Il tenore di zolfo del combustibile gassoso utilizzato appositamente per la combustione a bordo di una nave deve essere certificato dal fornitore.

⁵ Per ogni nave soggetta alle regole 5 e 6 le informazioni dettagliate sugli oli combustibili forniti e utilizzati a bordo per la combustione saranno registrate per mezzo di una nota di consegna che dovrà contenere almeno le indicazioni specificate nell'Appendice V al presente Allegato.

⁶ La nota di consegna va custodita a bordo della nave, in un luogo tale da poter essere disponibile per un'eventuale verifica in qualsiasi momento ragionevole. Essa deve essere conservata per un periodo di tre anni successivi alla consegna a bordo dell'olio combustibile.

^{7.1} L'autorità competente di una Parte può verificare le note di consegna a bordo di ciascuna nave, cui si applica il presente Allegato, quando la nave si trova in uno dei suoi porti o terminali offshore, produrre copie di ogni nota di consegna, e chiedere al capitano o a un'altra persona responsabile della nave di certificare l'autenticità di tali copie. L'autorità competente può altresì verificare l'autenticità di ciascuna nota contattando il porto dove la nota è stata rilasciata.

^{7.2} La verifica delle note di consegna e la produzione di copie autenticate da parte dell'autorità competente ai sensi del presente capoverso devono avvenire il più rapidamente possibile al fine di evitare indebiti ritardi per la nave.

^{8.1} La nota di consegna va accompagnata da un campione rappresentativo dell'olio combustibile, tenendo conto delle direttive emanate in materia dall'Organizzazione. Al termine del rifornimento il contenitore del campione deve essere sigillato ermeticamente, firmato dal rappresentante del fornitore e dal capitano o dall'ufficiale

incaricato dell'operazione e dovrà essere conservato, sotto la responsabilità della nave, fino al sostanziale esaurimento dell'olio combustibile, tuttavia in ogni caso per almeno dodici mesi dalla data di consegna.

8.2 Qualora un'Amministrazione richieda l'analisi del campione rappresentativo, tale valutazione dovrà avvenire adottando la procedura d'esame descritta nell'Appendice VI, al fine di stabilire se l'olio combustibile sia conforme alle prescrizioni del presente Allegato.

⁹ Le Parti si impegnano a garantire che le autorità competenti da esse designate

1. conservino un registro dei fornitori locali di olio combustibile;
2. esigano dai fornitori locali il rilascio della nota di consegna e la consegna del campione come prescritto dalla presente regola unitamente a una conferma sottoscritta dal fornitore attestante che l'olio combustibile soddisfa i requisiti delle regole 14 e 18;
3. chiedano ai fornitori locali di conservare una copia della nota di consegna per almeno tre anni ai fini dell'ispezione e della verifica dell'autenticità da parte dello Stato di approdo, qualora se ne presenti la necessità;
4. adottino provvedimenti idonei ai danni dei fornitori, scoperti a consegnare olio combustibile non conforme a quanto dichiarato nella nota di consegna;
5. informino l'Amministrazione di tutti i casi in cui una nave ha fatto rifornimento di olio combustibile rivelatosi non conforme ai requisiti delle regole 14 o 18;
6. informino l'Organizzazione ai fini della trasmissione alle Parti e agli Stati membri di tutti i casi in cui i fornitori di olio combustibile non hanno adempiuto ai criteri indicati nelle regole 14 o 18.

¹⁰ Nell'ambito dei controlli degli Stati di approdo effettuati dalle Parti, queste si impegnano inoltre a:

1. trasmettere alla Parte o alla non-Parte sotto la cui giurisdizione è stata rilasciata la nota di consegna tutte le informazioni rilevanti in merito ai casi di rifornimento di olio combustibile non conforme;
2. garantire l'adozione di appositi provvedimenti al fine di rendere conforme l'olio combustibile che si è rivelato non rispondente agli standard.

¹¹ Per le navi con una stazza lorda pari o superiore a 400, che fanno spesso o regolarmente scalo nei porti durante il servizio regolare di linea, un'Amministrazione può decidere, in seguito a una debita valutazione e alla consultazione degli Stati interessati, che il rispetto delle disposizioni di cui al capoverso 6 possa essere documentato con altri metodi, purché siano in grado di assicurare con lo stesso livello di certezza l'osservanza delle regole 14 e 18.

Modello di Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (Certificato IAPP)

(Regola 8)

Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico

Rilasciato in conformità con il Protocollo del 1997, modificato dalla risoluzione MEPC.176(58), che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978 (di seguito denominata «Convenzione») sotto l'autorità del Governo

.....
(Nome completo dello Stato)

da
(Titolo ufficiale completo della persona o dell'autorità competente autorizzato ai sensi della Convenzione)

Dati della nave¹

Nome della nave

Lettere o numeri distintivi

Porto d'immatricolazione

Stazza lorda

Numero IMO²

Con il presente certificato si attesta che

- 1 la nave è stata ispezionata conformemente alla regola 5 dell'Allegato VI della Convenzione
- 2 dalla visita è emerso che le attrezzature, i sistemi, i dispositivi, le sistemazioni e i materiali sono pienamente conformi alle pertinenti prescrizioni dell'Allegato VI della Convenzione

Il presente certificato viene rilasciato a seguito della visita conclusa in data:
(GG/MM/AAAA)

¹ I dati relativi alla nave possono essere anche disposti in orizzontale all'interno delle caselle.

² Conformemente al sistema di identificazione delle navi IMO che l'Organizzazione ha adottato con la risoluzione A.600(15).

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

Il presente certificato ha validità fino al³ fatte salve le visite conformi alla regola 5 Allegato VI della Convenzione

Rilasciato a
(Luogo di rilascio del certificato)

GG/MM/AAAA
(Data del rilascio) (Firma del funzionario autorizzato al rilascio del certificato)

(Sigillo e/o timbro dell'autorità competente)

³ Inserire la data di scadenza stabilita dall'Amministrazione ai sensi della regola 9 capoverso 1 dell'Allegato VI della Convenzione. Il giorno e il mese corrispondono alla data di anniversario del rilascio come disposto nella regola 2 capoverso 3 dell'Allegato VI della Convenzione, purché tale data non sia stata modificata in virtù della regola 9 capoverso 8 dell'Allegato VI della Convenzione.

Visita annuale/visita intermedia ai sensi della regola 9. capoverso 8.3

Con il presente documento si attesta che durante la visita annuale/visita intermedia*), effettuata conformemente alla regola 9 capoverso 8.3 dell'Allegato VI della Convenzione, si è constatato che la nave soddisfa i requisiti previsti dalla Convenzione.

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data (GG/MM/AAAA):

(Sigillo o timbro dell'autorità competente)

Attestazione di proroga del certificato di validità inferiore a 5 anni, ai sensi della regola 9 capoverso 3

La nave soddisfa i requisiti previsti dalla Convenzione; il presente certificato viene riconosciuto valido fino al (GG/MM/AAA) come disposto nella regola 9 capoverso 3 dell'Allegato VI della presente Convenzione.

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data (GG/MM/AAAA):

(Sigillo o timbro dell'autorità competente)

* cancellare la voce non pertinente

Attestazione a conclusione della visita periodica ai sensi della regola 9 capoverso 4

La nave soddisfa i requisiti previsti dalla Convenzione; il presente certificato viene riconosciuto valido fino al (GG/MM/AAA) come disposto nella regola 9 capoverso 4 dell'Allegato VI della Convenzione.

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data (GG/MM/AAAA):

(Sigillo o timbro dell'autorità competente)

Attestazione della proroga della validità del certificato fino all'arrivo della nave nel porto della visita o per un periodo di grazia in applicazione della regola 9 capoverso 5 o 6

Ai sensi della regola 9 capoverso 8 dell'Allegato VI della Convenzione la nuova data di anniversario del rilascio viene fissata al (GG/MM/AAAA)

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data (GG/MM/AAAA):

(Sigillo o timbro dell'autorità competente)

* cancellare la voce non pertinente

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

Attestazione di proroga della data di anniversario del rilascio in applicazione della regola 9 capoverso 8

Ai sensi della regola 9 capoverso 8 dell'Allegato VI della Convenzione la nuova data di anniversario del rilascio viene fissata al (GG/MM/AAAA):

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data (GG/MM/AAAA):

(Sigillo o timbro dell'autorità competente)

Ai sensi della regola 9 capoverso 8 dell'Allegato VI della Convenzione la nuova data di anniversario del rilascio viene fissata al (GG/MM/AAAA):

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data (GG/MM/AAAA):

(Sigillo o timbro dell'autorità competente)

Supplemento al modello di Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico

(certificato IAPP)

Scheda dati sulla costruzione e l'equipaggiamento

Note:

- 1 La presente scheda deve essere allegata in modo definitivo al certificato IAPP che dovrà essere a disposizione a bordo della nave in qualsiasi momento.
- 2 La scheda deve essere redatta almeno in inglese, francese o spagnolo; qualora la stesura includa anche la lingua ufficiale del Paese di emissione, questa farà fede in caso di controversie o divergenze.
- 3 Apporre una crocetta (x) nella casella corrispondente in caso di risposta affermativa «sì» o «pertinente» oppure una lineetta (-) in caso di risposta negativa «no» o «non pertinente».
- 4 Se non diversamente specificato, le regole menzionate in questa scheda corrispondono alle regole dell'Allegato VI della Convenzione e le risoluzioni e circolari fanno riferimento a quelle adottate dall'Organizzazione marittima internazionale.

- 1 Dati della nave
 - 1.1 Nome della nave
 - 1.2 Numero IMO
 - 1.3 Data in cui è stata posata la chiglia o in cui la costruzione della nave si trovava in uno stadio di costruzione equivalente
 - 1.4 Lunghezza della nave (L) # in metri
Campo da compilare solo per le navi costruite dal 1° gennaio 2016, progettate e impiegate esclusivamente a fini ricreativi e per le quali conformemente alla regola 13 capoverso 5.2.1 non viene applicato il valore limite di emissioni di ossido di azoto specificato nella regola 13 capoverso 5.1.1.
- 2 Monitoraggio delle emissioni provenienti dalle navi
 - 2.1 Sostanze che impoveriscono lo strato di ozono (Regola 12)
 - 2.1.1 I dispositivi anti-incendio e gli altri sistemi e attrezzature riportati di seguito contenenti sostanze che impoveriscono lo strato di ozono ma non idroclorofluorocarburi parzialmente alogenati, possono restare in funzione se installati prima del 19 maggio 2005:

Dispositivi o parti dell'equipaggiamento	Collocazione a bordo	Sostanza

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

2.1.2 I dispositivi riportati di seguito contenenti idroclorofluorocarburi parzialmente alogenati possono restare in funzione se installati prima del 1° gennaio 2020.

Dispositivi o parti dell'equipaggiamento	Collocazione a bordo	Sostanza

2.2 Ossidi di azoto (NO_x) (Regola 13)

2.2.1 I motori diesel per navi riportati di seguito installati a bordo della nave rispettano il valore limite di emissioni specificato nella regola 13 applicato ai sensi del Codice tecnico NO_x del 2008, nella sua versione riveduta.

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

	Motore # 1	Motore # 2	Motore # 3	Motore # 4	Motore # 5	Motore # 6
Costruttore e modello						
Numero di serie						
Destinazione d'uso						
Potenza propulsiva (kW)						
Regime nominale (min ⁻¹)						
Data di installazione (GG/MM/AAAA):						
Data di un'importante riconversione ai sensi della regola 13 capoverso 2.2 (GG/MM/AAAA)						

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

	Motore # 1	Motore # 2	Motore # 3	Motore # 4	Motore # 5	Motore # 6
Data di un'importante riconversione ai sensi della regola 13 capoverso 2.3 (GG/MM/AAAA)						
Esente ai sensi della regola 13 capoverso 1.1.2	<input type="checkbox"/>					
Livello I (regola 13 capoverso 3)	<input type="checkbox"/>					
Livello II (regola 13 capoverso 4)	<input type="checkbox"/>					
Livello II (regola 13 capoverso 2.2 o 5.2)	<input type="checkbox"/>					
Livello III (regola 13 capoverso 5.1.1)	<input type="checkbox"/>					
Procedura autorizzata disponibile sul mercato	<input type="checkbox"/>					
Procedura autorizzata non disponibile sul mercato	<input type="checkbox"/>					
Procedura autorizzata adottata	<input type="checkbox"/>					

- 2.3 Ossidi di zolfo (SO_x) e particolato (Regola 14)
- 2.3.1 Le navi che operano all'interno di una zona di controllo delle emissioni conformemente alla regola 14 capoverso 3 utilizzano
1. un olio combustibile il cui tenore di zolfo non supera il valore limite applicabile, come attestato nelle note di consegna
 2. un'alternativa equivalente autorizzata ai sensi alla regola 4 capoverso 1 come indicato nel riepilogo al capoverso 2.6
- 2.4 Composti organici volatili (regola 15)
- 2.4.1 Le navi cisterna dispongono di un sistema di raccolta e di recupero delle emissioni gassose installato e autorizzato ai sensi della circolare MSC/Circ. 585.
- 2.4.2.1 Le navi cisterna adibite al trasporto di greggio dispongono di un piano di gestione per i composti organici volatili (COV).
- 2.4.2.2 Numero di approvazione del piano per la gestione dei COV:
- 2.5 Incenerimento a bordo (regola 16)
- La nave è dotata di un inceneritore,
1. che è stato installato il 1° gennaio 2000 o in data successiva e soddisfa le disposizioni della risoluzione MEPC.76(40) nella sua versione più recente
 2. che è stato installato prima del 1° gennaio 2000 e che soddisfa i requisiti della
 - 2.1 risoluzione MEPC.59(33)
 - 2.2 risoluzione MEPC.76(40)
- 2.6 Equivalenza (regola 4)
- La nave è stata autorizzata a installare e utilizzare a bordo la strumentazione riportata di seguito in sostituzione alle apparecchiature, ai materiali, ai dispositivi o agli strumenti prescritti nel presente Allegato e ad avvalersi delle procedure, degli oli combustibili alternativi e dei metodi menzionati di seguito per verificare il rispetto delle prescrizioni.

Dispositivi dell'equipaggiamento	Equivalenti utilizzati	Numero di approvazione

Si attesta la correttezza della presente scheda dati in ogni sua parte.

Rilasciata a
(Luogo del rilascio della scheda)

(GG/MM/AAAA).....
(Data del rilascio) *(Firma del funzionario autorizzato al rilascio della scheda)*

(Sigillo o timbro dell'autorità competente)

Cicli di prova e coefficienti di ponderazione

(Regola 13)

I cicli di prova e i coefficienti di ponderazione riportati di seguito vengono applicati per verificare che i motori diesel delle navi non superino il rispettivo valore limite di emissioni di NO_x prescritto dalla regola 13, in virtù delle procedure di prova e di calcolo illustrate nel Codice tecnico NO_x 2008.

1. Ai motori marini con regime costante responsabili della propulsione principale delle navi (compresa la trasmissione diesel-elettrica) viene applicato il ciclo di prova E2.
2. Agli impianti a elica a passo variabile viene applicato il ciclo di prova E2.
3. Ai motori principali e ausiliari a elica viene applicato il ciclo di prova E3.
4. Ai motori ausiliari con regime costante viene applicato il ciclo di prova D2.
5. Ai motori ausiliari con regime e carico variabili che non appartengono a nessuna delle categorie menzionate viene applicato il ciclo di prova C1.

Ciclo di prova per *appareati di propulsione principale a regime costante* (compresa la trasmissione diesel-elettrica e gli impianti a elica a passo variabile)

Ciclo di prova E2	Regime	100 %	100 %	100 %	100 %
	Potenza	100 %	75 %	50 %	25 %
	Coefficiente di ponderazione	0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclo di prova per *motori principali e motori ausiliari a elica*

Ciclo di prova E3	Regime	100 %	91 %	80 %	63 %
	Potenza	100 %	75 %	50 %	25 %
	Coefficiente di ponderazione	0,2	0,5	0,15	0,15

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

Ciclo di prova per *motori ausiliari con regime costante*

Ciclo di prova D2	Regime	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Potenza	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Coefficiente di ponderazione	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Ciclo di prova per *motori ausiliari con regime e carico variabili*

Ciclo di prova C1	Regime	Nenndrehzahl				Mittlere Drehzahl			Leerlauf
	Coppia	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Coefficiente di ponderazione	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Nei motori per i quali è necessaria un'autorizzazione ai sensi della regola 13 capoverso 5.1.1, l'emissione specificata per ogni livello di potenza non deve superare il valore limite applicabile di NO_x di oltre il 50 %, eccetto nei casi riportati di seguito:

1. livello di potenza del motore «10 %» nel ciclo di prova D2;
2. livello di potenza del motore «10 %» nel ciclo di prova C1;
3. livello di potenza del motore «in folle» nel ciclo di prova C1;

Criteri e procedure per la designazione di zone di controllo delle emissioni

(Regola 13 capoverso 6 e regola 14 capoverso 3)

1 Obiettivi

1.1 Con la presente Appendice si intende trasmettere alle Parti i criteri e le procedure che consentono di formulare e avanzare proposte per la designazione delle zone di controllo delle emissioni e illustrare i fattori che l'Organizzazione prende in considerazione nella valutazione di simili proposte.

1.2 Le emissioni di NO_x, SO_x e di particolato provenienti dalle navi a lungo corso contribuiscono all'inquinamento atmosferico nelle città e nelle zone costiere di tutto il mondo. Tra gli effetti dannosi derivanti dall'inquinamento atmosferico sulla salute pubblica e sull'ambiente figurano la mortalità prematura, le malattie cardiocircolatorie, il cancro ai polmoni, le malattie respiratorie croniche e i fenomeni di acidificazione e di eutrofizzazione.

1.3 La procedura di designazione di una zona di controllo delle emissioni viene presa in considerazione dall'Organizzazione qualora si dimostri la necessità di impedire, ridurre o monitorare la emissioni di NO_x o di SO_x e di particolato o di tutti e tre i tipi di emissioni (di seguito definite «Emissioni») provenienti dalle navi.

2 Procedura per la designazione di zone di controllo delle emissioni

2.1 Le proposte per la designazione di zone di controllo delle emissioni di NO_x o di SO_x e di particolato o di tutti e tre i tipi di emissioni possono pervenire all'Organizzazione soltanto dalle Parti. Se due o più Parti sono interessate a una determinata zona, la proposta deve essere formulata congiuntamente.

2.2 La proposta per la designazione di una determinata area come zona di controllo delle emissioni deve essere sottoposta all'Organizzazione conformemente alle regole e alle procedure definite dalla stessa.

3 Criteri per la designazione di una zona di controllo delle emissioni

3.1 La proposta deve contenere i seguenti punti:

1. una rappresentazione grafica precisa della zona proposta, corredata da una cartografia nautica per la delimitazione della zona;
2. il tipo/i tipi di emissioni da considerare per l'attività di controllo, ovvero NO_x, SO_x, particolato o tutti e tre i tipi di emissioni;
3. una descrizione delle popolazioni e dei settori ambientali minacciati dagli effetti nocivi delle emissioni provenienti dalle navi;

4. una valutazione dell'effetto inquinante per l'atmosfera o di ulteriori effetti dannosi per l'ambiente provocati dalle emissioni provenienti dalle navi che operano nelle aree proposte. Questa valutazione include anche le ripercussioni, qualora presenti, delle emissioni in questione sulla salute dell'uomo e dell'ambiente, come ad esempio gli effetti nocivi sugli ecosistemi terrestri e acquatici, sulle aree di produttività naturale, sugli habitat naturali in pericolo, sulla qualità delle risorse idriche, sulla salute dell'uomo e sulle zone di importanza culturale e scientifica; nella valutazione devono essere menzionate le fonti di dati pertinenti e le procedure scientifiche adottate;
5. informazioni utili sulle condizioni meteorologiche nella zona proposta, nella misura in cui si ripercuotono sulla popolazione e sui settori ambientali in pericolo, in particolare le caratteristiche dei venti dominanti e le condizioni topografiche, geologiche, oceanografiche, morfologiche o di altra natura che contribuiscono all'inquinamento atmosferico generando ulteriori effetti dannosi sull'ambiente;
6. il tipo di traffico marittimo nella zona proposta per il controllo delle emissioni, compreso l'andamento delle rotte navali e la densità del traffico;
7. una descrizione delle misure di controllo elaborate da una o più Parti proponenti, che sono già state predisposte e adottate, relative alle emissioni di NO_x, di SO_x e di particolato provenienti da fonti terrestri, aventi ripercussioni sulla popolazione e sui settori ambientali in pericolo, nonché delle misure che restano ancora da definire nel quadro delle regole 13 e 14;
8. relativi costi per la riduzione delle emissioni provenienti dalle navi rispetto alle misure di controllo a terra così come le ripercussioni economiche sulla navigazione mercantile internazionale.

3.2 I limiti geografici di una zona di controllo delle emissioni vengono definiti in base ai criteri summenzionati, comprese le emissioni e i depositi provenienti dalle navi che operano nella zona proposta, l'andamento delle rotte navali, la densità del traffico e le condizioni del vento.

4 Procedura di valutazione e di adozione delle proposte da parte dell'Organizzazione per la designazione di zone di controllo delle emissioni

4.1 L'Organizzazione esamina ogni proposta avanzata da una o più Parti.

4.2 Per la valutazione della proposta l'Organizzazione applica i criteri sanciti nel paragrafo 3 che devono essere inclusi in ogni proposta.

4.3 La designazione di una zona di controllo delle emissioni avviene tramite un emendamento al presente Allegato, che è stata esaminata, adottata ed è entrata in vigore conformemente all'articolo 16.

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

5 Funzionamento delle zone di controllo delle emissioni

5.1 Le Parti, le cui navi transitano nella zona oggetto della proposta, sono invitate a comunicare all'Organizzazione eventuali dubbi sul funzionamento della zona.

Ammissione del tipo e condizioni d'esercizio per gli inceneritori a bordo

(Regola 16)

1. Gli inceneritori di bordo descritti nella regola 16 capoverso 6.1 devono essere dotati di una omologazione IMO rilasciata per ogni singolo impianto d'incenerimento. Per ottenere tale omologazione, l'inceneritore deve essere progettato e costruito conformemente a una norma approvata e descritta nella regola 16 capoverso 6.1. Ogni modello deve essere sottoposto a un test di prova specifico per l'omologazione presso il proprio stabilimento di produzione o presso un altro laboratorio di controllo riconosciuto; il test, messo a punto a seconda del modello ed effettuato sotto la responsabilità dell'Amministrazione, è finalizzato a verificare se l'inceneritore opera nel rispetto delle condizioni d'esercizio illustrate nel capoverso 2 e si basa sulla seguente specificazione normativa relativa ai combustibili e ai rifiuti.

Composizione
dei residui oleosi:

75 % residui di oli combustibili pesanti
5 % oli lubrificanti esausti
20 % acqua emulsionata

Composizione
dei residui solidi:

50 % residui alimentari
50 % rifiuti composti da:
30 % circa di carta
40 % circa di cartone
10 % circa di stracci
20 % circa di materie plastiche

La miscela di rifiuti può contenere fino al 50 per cento di umidità e fino al 7 per cento di sostanze solide incombustibili.

Emendamenti dell'Allegato del Protocollo del 1997 che modifica la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, come modificata dal relativo Protocollo del 1978

2. Gli inceneritori descritti nella regola 16 capoverso 6.1 devono operare in conformità con le condizioni riportate di seguito:

tenore di ossigeno nella camera di combustione:	dal 6 al 12 %
tenore massimo di monossido di carbonio nei gas di combustione (in media):	200 mg/MJ
indice massimo di fumosità (in media):	Bacharach 3 o Ringelmann 1 (opacità del 20 %) (un indice di fumosità più elevato è ammesso solo per brevi periodi di tempo, ad esempio all'inizio del processo di combustione)
elementi non combustibili come ceneri residue:	massimo 10 % in base al peso
range di temperatura all'uscita dei gas dalla camera di combustione:	850 a 1200 °C

Dati obbligatori nelle note di consegna

(Regola 18 capoverso 5)

Nome e numero IMO della nave di destinazione

Porto

Data di inizio della fornitura

Nome, indirizzo e numero di telefono del fornitore dell'olio combustibile

Nome del prodotto / dei prodotti

Quantità fornita in tonnellate metriche

Densità a 15 °C in kg/m³ ⁴

Tenore di zolfo (% m/m)⁵

Dichiarazione sottoscritta dal rappresentante del fornitore dell'olio combustibile, attestante che l'olio combustibile fornito è conforme alla disposizione applicabile di cui alle regole 14 capoverso 1 o 4 e alla regola 18 capoverso 3.

⁴ L'olio combustibile deve essere sottoposto ai controlli previsti dalla norma ISO 3675:1998 o ISO 12185:1996.

⁵ L'olio combustibile deve essere sottoposto ai controlli previsti dalla norma ISO 8754:2003.

Procedura di controllo dei carburanti su campioni di olio combustibile come disposto nell'Allegato VI della Convenzione MARPOL

(Regola 18 capoverso 8.2)

Per stabilire se l'olio combustibile fornito e utilizzato a bordo della nave rispetta i valori limite di zolfo prescritti nella regola 14, occorre adottare la seguente procedura.

1 Disposizioni generali

1.1 Per determinare il tenore di zolfo dell'olio combustibile fornito alla nave la procedura prevede la tipica prova su un campione di olio combustibile (prova MARPOL) conformemente alla regola 18 capoverso 8.1.

1.2 L'Amministrazione applica la procedura di verifica attraverso la rispettiva autorità competente.

1.3 I laboratori incaricati di attuare la procedura di verifica definita nel presente Allegato devono essere accreditati a tutti gli effetti per lo svolgimento delle analisi⁶.

2 Prima fase della procedura di verifica

2.1 L'autorità competente consegna il campione MARPOL al laboratorio.

2.2 Il laboratorio:

1. annota nel rapporto di perizia i dati relativi al numero del sigillo e all'etichetta del campione;
2. conferma che il sigillo sul campione MARPOL è integro;
3. respinge qualsiasi campione MARPOL dissigliato.

2.3 Se il sigillo del campione MARPOL è integro, il laboratorio avvia la procedura di verifica e

1. garantisce che il campione MARPOL è perfettamente omogeneo;
2. estrae due campioni parziali dal campione MARPOL;
3. sigilla nuovamente il campione MARPOL annotando nel rapporto di perizia i dati del nuovo sigillo.

⁶ L'accREDITAMENTO avviene ai sensi della norma ISO 17025 o di una norma equivalente.

2.4 Entrambi i campioni parziali devono essere sottoposti a verifica uno dopo l'altro, come disposto nell'Allegato V (seconda nota a piè di pagina); ai fini di questa procedura di verifica i risultati dell'analisi vengono contraddistinti con le lettere «A» e «B».

1. Se «A» e «B» rientrano nel margine di ripetibilità (r) della procedura di verifica allora i risultati saranno considerati validi.
2. Se «A» e «B» non rientrano nel margine di ripetibilità (r) della procedura di verifica, allora non verranno presi in considerazione e il laboratorio procederà con il prelievo e la verifica di due nuovi campioni parziali. Il flacone dovrà essere sigillato nuovamente dopo il prelievo dei nuovi campioni parziali conformemente al capoverso 2.3.3.

2.5 Se «A» e «B» sono validi, il laboratorio calcolerà una media di entrambi i risultati; il valore così ottenuto sarà contraddistinto da una «X».

1. Se «X» è inferiore o pari al valore limite prescritto nell'Allegato VI, l'olio combustibile in questione sarà considerato conforme.
2. Se «X» è superiore al valore limite prescritto nell'Allegato VI, allora occorre passare alla fase 2 della procedura di verifica; se invece «X» supera di $0,59 R$ il valore limite specifico (dove R corrisponde al valore di riproducibilità della procedura di verifica), l'olio combustibile sarà considerato non conforme e la procedura di verifica verrà interrotta.

3 Seconda fase della procedura di verifica

3.1 Qualora si renda necessaria la seconda fase della procedura di verifica in virtù del capoverso 2.5.2, l'autorità competente invia un campione MARPOL a un secondo laboratorio accreditato.

3.2 Dopo la ricezione del campione MARPOL il laboratorio:

1. annota sul rapporto di perizia il numero che figura sul nuovo sigillo apportato conformemente al capoverso 2.3.3 e i dati sull'etichetta del campione;
2. estrae due campioni parziali dal campione MARPOL;
3. sigilla nuovamente il campione MARPOL annotando nel rapporto di perizia i dati del nuovo sigillo.

3.3 Entrambi i campioni parziali devono essere sottoposti a verifica uno dopo l'altro, come disposto nell'Allegato V (seconda nota a piè di pagina); Ai fini di questa procedura di verifica i risultati dell'analisi vengono contraddistinti con le lettere «C» e «D».

1. Se «C» e «D» rientrano nel margine di ripetibilità (r) della procedura di verifica allora saranno considerati validi

2. Se «C» e «D» non rientrano nel margine di ripetibilità (*r*) della procedura di verifica, allora non verranno presi in considerazione e il laboratorio procederà con il prelievo e la verifica di due nuovi campioni parziali. Il flacone dovrà essere sigillato nuovamente dopo il prelievo dei nuovi campioni parziali conformemente al capoverso 3.2.3.
- 3.4 Se «C» e «D» sono validi e «A», «B», «C» e «D» rientrano nel margine di riproducibilità (*R*) della procedura di verifica, il laboratorio calcola una media di questi quattro valori; il risultato così ottenuto sarà chiamato «Y».
1. Se «Y» è inferiore o pari al valore limite prescritto nell'Allegato VI, l'olio combustibile in esame è considerato conforme.
 2. Se «Y» è superiore al valore limite prescritto nell'Allegato VI, l'olio combustibile viene considerato non conforme alle norme prescritte nell'Allegato VI.
- 3.5 Se «A», «B», «C» e «D» non rientrano nel margine di riproducibilità (*R*) della procedura di verifica, l'Amministrazione può respingere tutti i risultati e, se lo ritiene opportuno, ripetere l'intero processo di verifica.
- 3.6 I risultati della procedura di verifica sono definitivi.