

Senato della Repubblica

XIX Legislatura

Fascicolo Iter

DDL S. 981

Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, con Allegati, fatta a Londra il 13 febbraio 2004, nonché norme di coordinamento con l'ordinamento interno

12/05/2024 - 07:04

Indice

1. DDL S. 981 - XIX Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	3
1.2.1. Testo DDL 981	4

1. DDL S. 981 - XIX Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 981

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 981

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli affari esterie della cooperazione internazionale** (TAJANI) di concerto con il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** (SALVINI) con il **Ministro della giustizia** (NORDIO) con il **Ministro dell'economia e delle finanze** (GIORGETTI) con il **Ministro delle imprese e del *made in Italy*** (URSO) con il **Ministro dell'agricoltura della sovranità alimentare e delle foreste** (LOLLOBRIGIDA) con il **Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica** (PICHETTO FRATIN) e con il **Ministro per la protezione civile e le politiche del mare** (MUSUMECI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 GENNAIO 2024

Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, con Allegati, fatta a Londra il 13 febbraio 2004, nonché norme di coordinamento con l'ordinamento interno

Onorevoli Senatori. - Con il presente disegno di legge il Governo chiede alle Camere di autorizzare la ratifica della Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, con Allegati, fatta a Londra il 13 febbraio 2004, prevedendo, inoltre, alcune norme di coordinamento con l'ordinamento interno.

Premessa

Il giorno 13 febbraio 2004, al termine della Conferenza Diplomatica delle Parti contraenti la Convenzione IMO apertasi il giorno 9 stesso mese in Londra, veniva firmato l'Atto Finale con il quale veniva adottato il Testo finale della Convenzione Internazionale per il Controllo e la Gestione della Acqua di Zavorra e Sedimenti delle Navi (BWMSC).

Obiettivo primario della Convenzione, come evidenziato nel Preambolo, è quello di prevenire, ridurre e da ultimo eliminare il trasferimento di organismi acquatici pericolosi e patogeni trasportati dalle acque di zavorra delle navi e la loro introduzione attraverso scarica non controllata nelle acque costiere degli Stati, con ciò causando danno o lesione all'ambiente marino, alla salute umana, e alle risorse economico-sociali delle aree costiere interessate.

La necessità di tale specifico strumento convenzionale era stata già da tempo rappresentata in sede di Conferenza delle Parti Contraenti della Convenzione Internazionale sulla Diversità Biologica nell'anno 2002, nonché nel Summit Mondiale 2002 sullo Sviluppo Sostenibile; fermo restando che la Convenzione sul Diritto del Mare del 1982 (UNCLOS) già prevedeva un obbligo specifico per gli Stati Parti ad adottare tutte le misure necessarie finalizzate a prevenire, ridurre e controllare l'introduzione intenzionale o volontaria di specie "aliene" nell'ambiente marino che possano causare significativi e pericolosi cambiamenti dell'ecosistema naturale.

Relazione al disegno di legge

Il disegno di legge ha come obiettivo la ratifica della Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e sedimenti delle navi (BWMSC), fatta a Londra il 13 febbraio 2004.

Si illustrano nel seguito i singoli articoli del disegno di legge.

- L'**articolo 1** prevede l'autorizzazione alla ratifica della Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e sedimenti delle navi.
- L'**articolo 2** prevede l'ordine di esecuzione della Convenzione, a decorrere dalla data dell'entrata in vigore, secondo quanto disposto dall'articolo 18 della Convenzione stessa.
- L'**articolo 3** prevede che, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge, siano definiti con decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE), di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT):
 - a) le modalità di applicazione, la decorrenza e i limiti per l'applicazione alle navi che effettuano navigazione nelle acque di giurisdizione nazionale (articolo 3, paragrafo 2, lettere b), della Convenzione) e alle navi che effettuano navigazione



nelle acque di giurisdizione nazionale e in alto mare (articolo 3, paragrafo 2, lettere *d*), della Convenzione);

b) i criteri e le modalità di esenzione previsti dalla regola A-4 dell'Allegato alla Convenzione per le navi che effettuano navigazione internazionale.

- L'**articolo 4**, definisce l'autorità nazionale competente e vengono individuate le specifiche attribuzioni delle due amministrazioni coinvolte le quali risultano soggetti attivi responsabili dell'intervento regolatorio, nell'ambito di previsione della Convenzione.
- il comma 1, reca la designazione del MASE quale autorità nazionale competente ai fini dell'applicazione della Convenzione.
- Il comma 2 definisce le competenze specifiche attribuite al MIT, per il tramite del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, che riguardano le ispezioni, i controlli, la vigilanza, l'accertamento delle violazioni, l'irrogazione delle sanzioni e l'approvazione dei sistemi di gestione delle acque di zavorra di cui alla regola D3 dell'allegato della Convenzione. Quest'ultima è stata ricondotta in capo al MIT in considerazione che l'attività di rilascio dei Type Approval nazionali per tutti gli equipaggiamenti Marpol, ad oggi risulta già regolamentata dal DPR 239/2016 date le specifiche competenze tecniche del MIT nell'ambito della verifica della conformità dell'equipaggiamento marittimo dal punto di vista della progettazione, costruzione ed efficienza degli stessi equipaggiamenti. Tale indirizzo è stato ritenuto opportuno anche in considerazione l'attuale intento in ambito unionale indirizzato a ricomprendere di fatto gli impianti di trattamento delle acque di zavorra, nella lista degli equipaggiamenti MED previsti dal citato DPR.
- Il comma 3 definisce le competenze specifiche del MASE prevedendo di fatto le attività propedeutiche al rilascio nonché il rilascio stesso del certificato internazionale di gestione delle acque di zavorra previsto dalla Convenzione. Per tale scopo il MASE si potrà avvalere di organismi di certificazione riconosciuti a livello comunitario i quali potranno essere delegati per la certificazione delle navi dal MASE di concerto con il MIT.
- L'**articolo 5** prevede le sanzioni applicabili in caso di violazioni della Convenzione, in attuazione dell'articolo 8 della Convenzione medesima.
In particolare, al comma 1 sono previste le violazioni che implicano la mancanza degli atti (Piano di gestione delle acque di zavorra, registro delle acque di zavorra, certificato) fondamentali, previsti dalla Convenzione, necessari ad assicurare la conformità della nave alle norme ivi stabilite, cioè degli adempimenti propedeutici a qualunque tipologia di gestione delle acque di zavorra, sia dal punto di vista procedurale che tecnico-impiantistico. Trattandosi delle violazioni più gravi, si prevede la sanzione amministrativa pecuniaria più elevata, tra 20.000 e 100.000 euro. In tali casi, sono assoggettati alla sanzione il comandante della nave e l'armatore, nonché il proprietario della nave, qualora non sia stata fatta la dichiarazione di armatore.
Il comma 2 riguarda le violazioni che presuppongono l'avvenuta predisposizione e attuazione del piano di gestione, nonché il possesso degli atti che attestano la funzionalità degli impianti di trattamento. L'illecito consiste nella non corretta applicazione e/o rispetto di tali procedure e/o piani, ovvero nel mancato rispetto degli obblighi di formazione per il personale responsabile e addetto alla gestione delle



acque di zavorra e dei sedimenti. Per tali violazioni, meno gravi rispetto a quelle di cui al comma 1, si prevede una sanzione amministrativa pecuniaria meno elevata nel minimo e nel massimo, ovvero tra 10.000 e 80.000 euro. Anche in questo caso sono assoggettati alla sanzione il comandante della nave e l'armatore, nonché il proprietario della nave, qualora non sia stata fatta la dichiarazione di armatore.

Le violazioni previste al comma 3 risultano ancora meno gravi rispetto a quelle di cui ai commi 1 e 2, in quanto si concretizzano nel mancato rispetto dell'obbligo di informazione, in caso di incidente a bordo della nave o qualora venga individuato un difetto che influisce sulla capacità della nave di effettuare la gestione dell'acqua di zavorra in conformità con la Convenzione. In tali ipotesi, fermo restando l'obbligo di attuare le opportune misure correttive di intervento e di ripristino della normale funzionalità e gestione delle acque di zavorra, in assenza delle quali troverebbe applicazione la fattispecie di cui al comma 2, si prevede la sanzione amministrativa pecuniaria più bassa, da 10.000 a 30.000 euro. Anche in questo caso destinatari della sanzione sono il comandante della nave e l'armatore, nonché il proprietario della nave, qualora non sia stata fatta la dichiarazione di armatore.

Il comma 4 riguarda l'attuazione di modifiche alla struttura, alle attrezzature o alle apparecchiature della nave, agli impianti e ai materiali esaminati nel corso di un'ispezione e legati al piano di gestione delle acque di zavorra o al certificato stesso, senza che l'Amministrazione abbia concesso la relativa autorizzazione, ad eccezione della sostituzione di tali apparecchiature ed accessori con altri uguali. Trattandosi di fattispecie più grave rispetto alla precedente, considerato che da tale condotta potrebbe derivare una concreta inefficienza del sistema di gestione delle acque di zavorra, si prevede la sanzione amministrativa pecuniaria tra 10.000 e 50.000 euro, a cui sono assoggettati il comandante della nave e l'armatore, nonché il proprietario della nave, qualora non sia stata fatta la dichiarazione di armatore.

Il comma 6, infine, prevede la sanzione accessoria della sospensione del titolo professionale del comandante della nave in caso di reiterazione delle infrazioni di maggiore gravità previste ai commi 1, 2 e 4.

- L'**articolo 6** prevede la copertura finanziaria degli oneri derivanti dalle spese necessarie per la formazione del personale e per l'acquisto delle dotazioni strumentali.
- L'**articolo 7** disciplina l'entrata in vigore.

Il testo della BWMSC

Art. 1: riguarda la definizione delle espressioni più frequentemente usate nel testo convenzionale, in particolare al n. 8 si fornisce la definizione di "organismi acquatici pericolosi e patogeni".

Art. 2: riguarda gli obblighi generali che assumono le Parti Contraenti con la ratifica della Convenzione.

Art. 3: concerne i limiti giuridici di applicazione della convenzione.

In sintesi, la BWMSC si applica:

- alle navi autorizzate a battere la bandiera di uno Stato Parte;
- alle navi non autorizzate a battere la bandiera di uno Stato Parte ma che comunque operano sotto l'autorità di uno Stato Parte.



La Convenzione non si applica:

- alle navi di uno Stato Parte che operano esclusivamente nelle acque di giurisdizione di quello Stato;
- alle navi che operano esclusivamente nelle acque di uno Stato Parte e nell'alto mare;
- alle navi che operano esclusivamente nelle acque di giurisdizione di altro Stato Parte, previa autorizzazione di tale Stato;
- alle navi da guerra, ausiliarie o altre navi di proprietà o che comunque operano per uno Stato Parte in servizi di carattere governativo non commerciali;
- alle navi che utilizzano acque di zavorra in cisterne sigillate non soggette a scarica.

Art. 4: definisce, più specificatamente, gli obblighi di ciascuno Stato Parte in materia di controllo sugli organismi pericolosi e patogeni presenti nelle acque di zavorra delle navi.

In particolare ciascuno Stato Parte dovrà:

- imporre alle proprie navi di bandiera (o autorizzate a battere bandiera o comunque operanti sotto la propria autorità) di conformarsi ai requisiti richiesti nella Convenzione, ivi compresi gli standard applicativi e i requisiti di cui all'Annesso alla Convenzione medesima (Regole per il controllo e la gestione delle acque di zavorra delle navi e dei sedimenti).
- sviluppare politiche o strategie nazionali per la gestione delle acque di zavorra nei porti e nelle acque di giurisdizione che si accordino e promuovano il conseguimento degli obiettivi della Convenzione medesima.

Art. 5: prevede che ciascuno Stato Parte si impegni a garantire che nei porti ove venga effettuato il lavaggio delle casse di zavorra e designati dallo Stato stesso, vi siano adeguati impianti per la ricezione dei sedimenti (al fine di evitare che tali sedimenti, se riversati in mare, producano a loro volta contaminazione dell'ecosistema marino), tenendo conto delle linee guida sviluppate dall'Organizzazione.

Art. 6: raccomanda agli Stati Parte di promuovere la ricerca scientifica e tecnica in materia di gestione delle acque di zavorra nonché il monitoraggio continuo dei risultati di tale gestione nelle acque di giurisdizione.

Art. 7: obbliga ciascuno Stato Parte a sottoporre le proprie navi di bandiera (o autorizzate a battere bandiera o comunque sotto la propria autorità) alla sorveglianza ed al rilascio di specifiche certificazioni per la verifica di conformità alle prescrizioni della Convenzione. Il riferimento agli "organismi riconosciuti" è in linea con quanto già definito nel d.lgs. 14 giugno 2011, n. 104 "Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime" ovvero un soggetto giuridico e i soggetti da esso controllati e collegati, che svolgono compiti rientranti nel campo di applicazione del predetto d.lgs. e riconosciuto ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi.

Art. 8: stabilisce l'obbligo per ciascuno Stato Parte di introdurre sanzioni a carico delle proprie navi per violazione delle prescrizioni di cui alla Convenzione ovunque tali violazioni si siano verificate.



Il secondo comma sancisce il principio che ogni violazione alle prescrizioni della Convenzione che si verifichi nelle acque di giurisdizione di uno Stato Parte saranno punite secondo la legge di quello Stato.

Art. 9: sancisce il diritto di uno Stato Parte ad effettuare, nei propri porti o terminali off-shore, ispezioni nei confronti di una nave di un altro Stato Parte al fine di accertare se quella nave è in regola o no con gli obblighi derivanti dalla Convenzione. L'ispezione può essere di due tipi:

- ispezione ordinaria, limitata alla verifica della esistenza a bordo di un valido Certificato; alla corretta tenuta del Registro di bordo; alla acquisizione di un campione delle acque di zavorra per un successivo esame di laboratorio;
- ispezione dettagliata allorché la nave non dispone di valido Certificato o comunque vi siano evidenti ragioni per ritenere che le condizioni della nave e/o del suo equipaggio non siano conformi alle prescrizioni della Convenzione.

Art. 10: impone in via generale agli Stati Parte l'obbligo di cooperare nella scoperta di ogni violazione alla norma della Convenzione e all'applicazione delle sue prescrizioni.

In particolare stabilisce la potestà dello Stato di Bandiera della nave ovvero dello Stato di Porto (cioè lo Stato nel cui porto o "off-shore terminal" la nave è operante) di adottare ulteriori misure amministrative, oltre alle sanzioni, di cui all'art. 8, nei casi in cui si accerti che la nave abbia violato una norma o prescrizione della convenzione. Tali misure possono essere: l'avvertimento la detenzione o la esclusione della nave dal toccare porti dello Stato Costiero;

Art. 11: stabilisce l'obbligo di notificare alla nave ogni accennata violazione della Convenzione a seguito delle ispezioni effettuate, nonché all'Amministrazione dello Stato di Bandiera della nave e all'Ente responsabile del rilascio delle certificazioni prescritte,

Art. 12: raccomanda agli Stati Parte, nell'applicazione delle prescrizioni di cui agli articoli 7-8-9, di fare ogni sforzo per evitare alle navi ogni ingiustificato ritardo ovvero indebita detenzione.

Nei casi di cui sopra, la nave è autorizzata a chiedere il risarcimento dei danni subiti.

Art. 13: prevede la possibilità di avviare, tra gli Stati Parte, iniziative in materia di assistenza tecnica e cooperazione. Di particolare rilevanza il comma 3 dell'articolo ove si prevede che, al fine di conseguire le finalità della Convenzione, gli Stati Parte che abbiano interessi comuni alla protezione dell'ambiente marino, la salute umana, le proprietà e le risorse in una determinata area, con particolare riguardo ai mari chiusi o semichiusi (per esempio: il mare Adriatico) si sforzeranno di intensificare la cooperazione regionale attraverso la conclusione di accordi sub-regionali in linea con le norme e le prescrizioni della Convenzione.

Art. 14: regola gli obblighi di informazione di ciascuno Stato Parte verso l'Organizzazione (IMO) e nei confronti degli altri Stati Parte.

Art.15: definisce gli strumenti procedurali con i quali gli Stati Parte possono risolvere ogni controversia in materia di interpretazione o applicazione della norma convenzionale.



Art. 16: definisce i rapporti tra le norme della Convenzione e i diritti e gli obblighi derivanti agli Stati Parte dalla Convenzione Internazionale sul Diritto del Mare.

Art. 17: regola le norme procedurali per la firma della Convenzione e l'acquisizione dello "status" giuridico di Parte della Convenzione medesima.

Art. 18: regola l'entrata in vigore della Convenzione.

Art. 19: regola la procedura di emendamento della Convenzione.

Art. 20: regola la procedura di denuncia della Convenzione da parte di uno Stati Parte.

Art. 21: definisce il Soggetto Depositario della Convenzione (Segretario Generale dell'IMO) e ulteriori incombenze diplomatiche a suo carico.

Art. 22: definisce le lingue ufficiali della Convenzione.

* * * *

L'Annesso alla Convenzione stabilisce le Regole per il controllo e la gestione delle acque di zavorra delle navi e dei sedimenti.

Si compone di 5 Sezioni:

Sezione A: disposizioni generali.

Sezione B: prescrizioni alle navi per la gestione e il controllo delle acque di zavorra.

Sezione C: prescrizioni speciali per taluni aree.

Sezione D: criteri di gestione per le acque di zavorra.

Sezione E: prescrizioni per la sorveglianza e la certificazione

Nell'ambito della **Sezione A** (disposizioni generali) si evidenzia, in particolare, la Regola A-2 ove espressamente è sancito che, tranne le eccezioni espressamente previste, la discarica di acque di zavorra deve essere condotta secondo le Regole di Gestione delle Acque di Zavorra secondo quanto previsto nell'Annesso.

Le Regole A-3 e A-4 prevedono in via tassativa i casi in cui la Gestione delle Acque di Zavorra non debba essere effettuata o possa essere esentata da uno Stato Parte limitatamente alle acque di propria giurisdizione.

La regola A-5 stabilisce che ogni Amministrazione determinerà la conformità equivalente alle Regole dell'Annesso per le imbarcazioni da diporto o da competizione o imbarcazioni usate in via primaria per la ricerca e il soccorso la cui lunghezza sia inferiore a 50 metri f.t. (tendo conto delle linee-guida sviluppate al riguardo dalla Organizzazione).

La **Sezione B** stabilisce le prescrizioni alle navi in materia di gestione delle acque di zavorra.

In particolare:

- la Regola B-1 impone ad ogni nave di uno Stato Parte di avere a bordo e mettere in pratica un Piano di Gestione delle Acque di Zavorra contenente prescrizioni essenziali.



- La Regola B-2 obbliga ogni nave di uno Stato Parte ad avere a bordo un Registro delle Acque di Zavorra.
Ogni operazione concernente le acque di zavorra deve essere completamente riportata nel Registro e firmata dall'Ufficiale incaricato di eseguire l'operazione. Gli Ufficiale dello Stato Parte all'uopo autorizzati possono effettuare ispezioni al Registro delle Acque di Zavorra allorché la nave si trova in un porto o terminale off-shore dello Stato medesimo.
- La Regola B-3 definisce le classi di navi per le quali è obbligatoria la Gestione delle Acque di Zavorra secondo le prescrizioni di cui alla Convenzione e al suo Annesso (in particolare: Sezione D; Regola D-1; D-2):
 - a - navi costruite prima dell'anno 2009;
 - b - navi costruite il/dopo l'anno 2009;
 - c - navi costruite il/dopo l'anno 2012.
- La Regola B-4 stabilisce le norme per la Gestione delle Acque di Zavorra mediante il sistema dello "scambio" (rispettando gli standard della Regola D-1).

In particolare tale Regola dispone che:

- 1) qualora possibile (tenuto conto cioè delle imprescindibili esigenze di sicurezza della nave e dell'equipaggio) lo scambio delle acque di zavorra sia effettuato almeno ad una distanza di 200 miglia dalla costa e ad una profondità non inferiore a 200 metri.
- 2) Nel caso in cui la nave non sia nelle condizioni di effettuare l'operazione secondo la prescrizione di cui sopra, lo "scambio" dovrà essere effettuato il più lontano possibile dalla costa e in ogni caso ad una distanza non inferiore a 50 miglia e ad una profondità non inferiore a 200 metri.

Nell'area di mare ove la distanza dalla costa o la profondità non consentono di rispettare le prescrizioni di cui sopra, lo Stato di Porto può designare talune aree, previa consultazione con gli Stati limitrofi, se opportuno, dove una nave potrà effettuare lo scambio delle acque di zavorra (sempre con l'osservanza delle prescrizioni di cui alla successiva Regola B-1).¹

La nave, peraltro, non è obbligata a deviare o ritardare il proprio viaggio per soddisfare le prescrizioni di cui ai punti 1-2 a meno che non sia stata istituita la "zona di scarico".

Allo stesso modo una nave non è tenuta a rispettare le prescrizioni di cui sopra se il comandante ragionevolmente ritiene che l'osservanza di tale prescrizioni possa mettere in pericolo la sicurezza della nave, dell'equipaggio o dei passeggeri a causa di condizioni meteo avverse ovvero e causa di situazioni di stress o rotture dello scafo o di sue apparecchiature. Ogni volta che la nave non effettua lo scambio secondo le prescrizioni della Regola B-4, le motivazioni dovranno essere riportate nel Registro di Bordo. La Regola B-5 dal canto suo, dispone che anche la rimozione dei sedimenti contenuti nelle casse di zavorra sia effettuata secondo le previsioni contenute nel Piano di Gestione delle Acque di Zavorra.

La **Sezione C** prevede la facoltà di adottare speciali prescrizioni per taluni aree marine. In particolare la Regola C-1 contempla la potestà da parte di uno Stato Parte (eventualmente congiuntamente con altri Stati Parte) di adottare misure protettive addizionali rispetto a quelle descritte nella sopra riassunta Sezione B richiedendo alle navi che intendono toccare propri porti di soddisfare specifici standard e/o prescrizioni ulteriori. Prima di adottare tali

¹ Tale prescrizione è stata fortemente voluta dalla Delegazione Italiana al fine di evitare che le operazioni di scambio possa essere liberamente effettuata ad una distanza troppo vicina alla costa in presenza di assenza delle condizioni fisiche di cui ai punti 1-2 sopra riportati avendo particolare attenzione alle caratteristiche geomorfologiche del mare Adriatico (ridotta distanza tra le due coste, scarsa profondità, bacino semi-chiuso).



specifiche misure addizionali lo Stato Parte (o gli Stati Parte congiunti) dovranno consultare gli altri Stati limitrofi che potrebbero essere danneggiati da tali ulteriori misure. L'adozione di tali misure altresì deve essere comunicata almeno 6 mesi prima all'IMO, fermo restando che tali misure addizionali non dovranno mai compromettere la sicurezza della nave nè potranno essere in contrasto con le norme contenute in altre Convenzioni Internazionali (prima, fra tutte, la Convenzione UNCLOS).

La Regola C-2 è finalizzata a prevenire l'imbarco di Acque di Zavorra (e conseguentemente il possibile trasferimento di organismi da aree in è stata accertata la presenza di organismi "alieni", patogeni o comunque infestanti o pericolosi per la salute umana).

All'uopo gli Stati Parte costieri hanno l'obbligo di informare le marinerie che normalmente utilizzano quella area e l'Organizzazione (IMO).

La Regola C-3 stabilisce l'obbligo dell'Organizzazione di trasmettere agli Stati Parte le comunicazioni ad essa pervenute relative alle misure adottate ai sensi delle Regole C-1 C-2.

La **Sezione D** stabilisce gli standard per la gestione delle Acque di Zavorra.

In particolare:

- la Regola D-1 definisce lo standard da rispettare allorché si impiega il sistema dello scambio delle acque di zavorra;
- la Regola D-2 stabilisce gli standard di risultato da conseguire nella Gestione delle Acque di Zavorra in termini di organismi vitali per unità di misura;
- La Regola D-3 stabilisce le prescrizioni per l'approvazione dei sistemi di trattamento delle Acque di Zavorra; all'uopo, fatto salvo quanto stabilito alla Regola B-2, il sistema dovrà essere approvato dall'Amministrazione dello Stato di cui la nave batte bandiera o comunque sotto le cui autorità essa opera.

Pertanto, nel caso in cui il sistema si basa sull'impiego di sostanze attive (sostanze od organismi che hanno un'azione generale o specifica sugli organismi acquatici pericolosi o i patogeni) detto sistema dovrà essere approvato dall'Organizzazione Internazionale (IMO) sulla base di procedure che dovranno essere definite dalla Organizzazione medesima (guidelines).

- La Regola D-4 mira a favorire la ricerca e la realizzazione di moderne tecnologie per il trattamento delle acque di zavorra concedendo taluni vantaggi in termini di scadenza temporale per l'effettività della Regola D-2 alle navi che volontariamente si sottopongono a programmi di sperimentazione di nuove apparecchiature.

- La Regola D-5 stabilisce che, non più tardi di tre anni prima della più vicina data di entrata in vigore degli standard di cui la Regola D-2, il MEPC dell'IMO (Maritime Environment Protection Committee) procederà ad una rassegna volta ad accertare se appropriate tecnologie sono disponibili per conseguire gli standard di cui sopra nonché, se dal caso, riesaminare i criteri di cui al paragrafo 2 della predetta Regola.

La **Sezione E** definisce le prescrizioni per la sorveglianza tecnica delle navi e relativa certificazione in materia di gestione delle Acque di Zavorra.

In particolare:

- la Regola E-1 definisce le navi per le quali è prescritto l'obbligo di sorveglianza (iniziale, intermedia, annuale, addizionale, rinnovata) nonché i soggetti che possono essere preposti da ciascuna Amministrazione allo svolgimento di tale attività;
- La Regola E-2 impone a ciascuna Amministrazione che ogni nave (sotto la cui bandiera naviga o sotto la cui autorità opera) sia dotata di apposito certificato emesso a seguito della positiva conclusione dell'attività di sorveglianza. Il certificato emesso



dalla competente autorità di uno Stato Parte sarà accettato anche dagli altri Stati Parte.

- La Regola E-3 prevede la possibilità che, su richiesta di una Amministrazione, un altro Stato Parte possa effettuare sorveglianza e rilasciare certificati ad una nave appartenente a quella Amministrazione medesima.
- La Regola E-4 prescrive il modello di certificato (appendice 1).
- La Regola E-5 la durata e i presupposti di validità dello stesso.



Tabella 1

Attività principali per le quali, dal testo della Convenzione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulta soggetto attivo responsabile dell'intervento regolatorio.

<p style="text-align: center;">Articolo 5 Impianti di raccolta dei sedimenti</p> <p>1. Ciascuna Parte s'impegna a garantire che nei porti e nei terminali da essa designati nei quali avvengono la pulizia o le riparazioni delle cisterne per le acque di zavorra, siano presenti adeguati impianti predisposti per la raccolta dei sedimenti, che tengano conto delle linee guida elaborate dall'Organizzazione.</p>
<p style="text-align: center;">Articolo 8 Violazioni</p> <p>a) intraprendere azioni legali in conformità alla sua legislazione ; o b) fornire all'amministrazione della nave le informazioni e le prove possedute attestanti l'avvenuta violazione.</p> <p>3. Le sanzioni previste dalla legislazione di una parte in applicazione del presente articolo devono essere di natura tale che per il loro rigore scoraggino le infrazioni alla presente Convenzione, ovunque avvengano.</p>
<p style="text-align: center;">Articolo 9 Ispezione delle navi</p> <p>1. Una nave alla quale si applica la presente Convenzione può essere soggetta ad ispezione, in ogni porto o terminale offshore di un'altra Parte, da parte di funzionari debitamente autorizzati dalla Parte stessa, al fine di verificare la conformità alla presente Convenzione.</p>
<p style="text-align: center;">Articolo 10 Rilevazione delle violazioni e controllo delle navi</p> <p>1, Le Parti cooperano al rilevamento delle violazioni ed all'imposizione delle norme della presente Convenzione. 2, Qualora si riscontri che una nave ha violato la presente convenzione , la Parte di cui la nave batte bandiera e/ o la Parte nel cui porto o terminale offshore opera la nave, possono, oltre alle sanzioni previste dall'articolo 8 o alle misure descritte nell'articolo 9, adottare misure di ammonimento, di fermo o di rifiuto della nave nei suoi porti.</p>
<p style="text-align: center;">Articolo 11 Notifica delle misure di controllo</p> <p>1. Se da una ispezione effettuata in applicazione dell'articolo 9 o 10 risulta che è stata commessa una violazione alla presente Convenzione, la nave deve esserne informata. Un rapporto deve essere indirizzato all'Amministrazione, ivi compresa ogni prova della violazione. 2 Nel caso sia adottata ogni azione a norma degli articoli 9.3 , 10.2 o 10.3, il funzionario che adotta tali misure informa immediatamente per iscritto l'Amministrazione della nave in questione o, se questo non è possibile, il console o la rappresentanza diplomatica della nave in oggetto, di tutte le circostanze che hanno reso necessario il provvedimento. Inoltre deve essere informato l'organismo riconosciuto responsabile dell'emissione dei certificati.</p>
<p style="text-align: center;">Articolo 14 (Comunicazione delle informazioni)</p> <p>1 Ciascuna Parte riferisce all'Organizzazione, e ove possibile rende disponibili alle altre Parti le seguenti informazioni: b) la disponibilità e l'ubicazione ricezione degli impianti di raccolta per lo smaltimento sicuro delle acque di zavorra e dei sedimenti.....</p>
<p style="text-align: center;">Regolamento B-5 Gestione dei sedimenti delle navi</p> <p>Tutte le navi devono rimuovere e smaltire i sedimenti dagli spazi designati a portare l'acqua di zavorra in conformità con le disposizioni del piano di gestione delle acque di zavorra della nave.</p>
<p style="text-align: center;">Regolamento C – 2 Avvisi riguardanti il carico delle acque di zavorra in alcune aree e relative misure dello Stato di bandiera</p> <p>Le Parti si devono adoperare per informare i naviganti circa le zone sotto la loro giurisdizione in cui le navi non dovrebbero caricare l'acqua di zavorra a causa di condizioni note. Le Parti devono includere in tali avvisi le coordinate esatte dell'area o delle aree in questione, e, ove possibile, la posizione di qualsiasi area o aree alternative per il prelievo di acqua di zavorra.</p>



Tabella 2

Principali attività che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà svolgere in stretta collaborazione e coordinamento con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

<p style="text-align: center;">Articolo 2 Obblighi generali</p> <p><i>8 le Parti incoraggiano le navi che battono la loro bandiera ed a cui si applica la presente Convenzione , ad evitare nella misura in cui ciò sia possibile , di caricare acque di zavorra contenenti organismi acquatici potenzialmente nocivi e gli agenti patogeni , così come sedimenti che possono contenere tali organismi , in particolare favorendo un'adeguata applicazione delle raccomandazioni elaborate dall'Organizzazione.</i></p>
<p style="text-align: center;">Articolo 6 . Ricerca scientifica e tecnica e monitoraggio</p> <p><i>1. Le Parti si sforzano , individualmente o collettivamente di:(omissis)</i> <i>b) monitorare gli effetti della gestione delle acque di zavorra nelle acque che dipendono dalla loro giurisdizione.</i></p>
<p style="text-align: center;">Articolo 13 Assistenza tecnica, cooperazione e cooperazione regionale</p> <p><i>1. Le Parti si impegnano a cooperare attivamente , direttamente, o tramite l' Organizzazione ed altri organismi internazionali, secondo i casi, a fornire, nel rispetto del controllo e della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, supporto a quelle Parti che richiedono assistenza tecnica per:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>a) formare il personale :</i><i>b) assicurare la disponibilità di tecnologie pertinenti, di materiale e di impianti appropriati ;</i><i>c) avviare programmi congiunti di ricerca e sviluppo e,</i><i>d) intraprendere altre misure per l'applicazione effettiva della presente Convenzione e delle relative direttive elaborate dall'Organizzazione.</i> <p><i>2. Le parti si impegnano a cooperare attivamente , conformemente alle loro legislazioni , regolamentazioni e politiche nazionali, al trasferimento di tecnologie nel rispetto del controllo e della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.</i></p>
<p style="text-align: center;">Allegato - Regola A- 5 Conformità equivalente</p> <p><i>Nel caso di imbarcazioni da diporto utilizzate esclusivamente per fini ricreativi o competizioni o imbarcazioni utilizzate principalmente per la ricerca ed il soccorso, con lunghezza totale inferiore ai 50 metri, e con una capacità massima di acqua di zavorra di 8 metri cubi, la conformità equivalente al presente Allegato deve essere determinata dall'Amministrazione, tenendo conto delle Linee Guida elaborate dall'Organizzazione.</i></p>
<p style="text-align: center;">Allegato – Regola D3 Norme per l'approvazione dei sistemi di gestione dell'acqua di zavorra</p> <p><i>1. Fatto salvo quanto specificato al paragrafo 2, i sistemi di gestione dell'acqua di zavorra utilizzati per adempiere a quanto predisposto dalla presente Convenzione devono essere approvati dall' Amministrazione tenendo conto delle Linee Guida definite dall'Organizzazione.</i></p>



La Convenzione *Ballast Water* non prevede il pagamento di un contributo diretto *ad hoc* a carico degli Stati Parte per il finanziamento di uffici di coordinamento o di segretariato della Convenzione medesima, essendo tali oneri istituzionalmente a carico dell'*International Maritime Organization* (IMO).

L'attuazione della Convenzione sarà curata (come specificato anche più avanti) dal Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC), le cui sessioni si svolgono a Londra presso la sede dell'IMO. L'Amministrazione italiana (Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Ministero delle infrastrutture dei trasporti e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) già prende parte alle sessioni del suddetto Comitato, in quanto responsabile dell'attuazione di altre Convenzioni adottate in ambito IMO (cap. 1891, stato di previsione MIT; cap. 2101, 2151, 2213, 2214 stato di previsione MASE).

Si riportano, di seguito, gli articoli della Convenzione suscettibili di generare nuovi oneri.

Ai fini dell'attuazione dell'**articolo 5**, a norma del quale nei porti e nei terminali dove vengono effettuate le operazioni di pulizia o manutenzione delle casse delle acque di zavorra, devono essere presenti impianti adeguati per la raccolta dei sedimenti, si precisa che non sussiste alcun onere finanziario in capo allo Stato, poiché le strutture dovranno essere realizzate nell'ambito dei servizi portuali. L'unico onere in capo all'Amministrazione consiste nella comunicazione dei porti in cui le strutture sono operanti.

L'articolo 6 prevede un'attività di monitoraggio degli effetti della gestione delle acque di zavorra e la promozione della ricerca scientifica e tecnica.

L'attività di monitoraggio, a livello nazionale, è già ricompresa nell'ambito di quanto previsto dall'art. 11 del D. Lgs. del 13 ottobre 2010 n. 190 (Attuazione della direttiva 2008/56/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino) che, nell'ambito della Strategia marina, prevede il monitoraggio delle Specie Non Indigene (NIS). Questa attività, pertanto, risulta avere già copertura finanziaria, come indicato dall'articolo 19, comma 2, del suddetto Decreto di attuazione della Strategia marina, e il relativo capitolo di bilancio ove risultano allocate tali risorse è il 1644-P.G. 04.

A questa attività di monitoraggio che, quindi, di per sé non comporta maggiori oneri, si affiancheranno programmi di ricerca tecnica e scientifica, tramite il finanziamento di due dottorati di ricerca in materia, da svolgere in collaborazione con ISPRA o altri enti di ricerca, per un importo annuo di **euro 50.000** (messa a disposizione di due borse di studio all'anno: costo annuo di € 25.000 x 2 = 50.000 euro. La quantificazione di ciascuna borsa è stata effettuata prendendo come paragone il costo medio annuo di un assegno di ricerca presso il CNR o altri Enti simili).

L'articolo 7 prevede le attività di rilascio delle certificazioni previste dalla Convenzione, nonché delle visite propedeutiche all'ottenimento ed al mantenimento di queste ultime. Tali attività saranno condotte dagli "Organismi riconosciuti" in seguito a rilascio di apposita delega da parte dell'Amministrazione competente (cfr. art. 4 del DDL) ed i costi relativi sono a totale carico dei soggetti richiedenti (gli Armatori), non comportando quindi oneri per l'Amministrazione stessa.

Tali "Organismi riconosciuti", infatti, sono gli Organismi di classifica delle navi che hanno ottenuto il riconoscimento da parte dell'UE e dello Stato italiano ai sensi del D. Lgs. 104/2011. Pertanto, essi sono autorizzati ad operare per conto dell'Amministrazione di bandiera ai controlli e al rilascio dei certificati statuari delle navi battenti bandiera italiana, senza alcun onere per l'Amministrazione. Tali Organismi, che operano in qualità di privati, si rivalgono economicamente sugli Armatori o sui proprietari delle navi per lo svolgimento del proprio lavoro, instaurando dei rapporti di natura privatistica in cui l'Amministrazione rimane formalmente estranea. Pertanto non sussistono oneri a carico dello Stato.



L'articolo 9 riguarda le attività di ispezione che devono essere effettuate dalle Capitanerie di porto per la verifica del possesso e del mantenimento dei requisiti previsti dalla Convenzione. Trattandosi di ispezioni effettuate a bordo di navi battenti bandiera estera, le verifiche saranno effettuate nell'ambito del controllo dello Stato di approdo - Port State Control - attraverso le Capitanerie di Porto e svolte dal personale appartenente ai nuclei PSC.

Le attività previste dall'articolo 9 comportano i costi come specificati ai seguenti capoversi:

A. Costo per l'esecuzione dell'attività

Le attività previste dall'articolo 9, quindi, verranno affidate ad un *team* nell'ambito dei Nuclei PSC già presenti presso le 15 Direzioni Marittime, composto da un ufficiale PSC e un tecnico di campionamento, utilizzando il c.d. *Ballast Water Management and Decision Support System*, ovvero il sistema informativo che consente di selezionare le navi da sottoporre a controllo. Si ipotizza un numero totale di 30 *team* (due per ogni Direzione Marittima), per un totale di 60 militari.

La stima degli oneri si fonda sui seguenti elementi di valutazione:

1. il *team* ispettivo sarà composto da un Ufficiale del Corpo, specializzato PSC e da un tecnico di campionamento (Sottufficiale). Al riguardo, tra i gradi rivestiti dagli Ufficiali e dai Sottufficiali che potenzialmente potrebbero intervenire, si sono scelte le figure medie di entrambe i ruoli, rispettivamente coincidenti con i gradi di Tenente di Vascello e Capo di 2^a Classe;
2. l'attività di controllo da essi espletata si presume possa ragionevolmente concludersi nell'arco di tre ore. Si ipotizzano, al riguardo, due possibili casi, ossia di attività espletata durante il regolare orario di lavoro e di attività svolta al di fuori di esso. Per quest'ultima ipotesi, viene calcolato il costo del lavoro straordinario riferito alle due figure del *team* e più precisamente: costo orario dello straordinario feriale diurno come da DPR 15/03/2018, n. 40 e relativi oneri a carico dell'Amministrazione:

grado	costo orario	oneri a carico amministrazione		costo lordo	ore di attività	Costo attività
	(a)	(b)		(c)	(d)	(e)
		INPDAP (24,20%)	IRAP (8,50%)	$c = (a + b)$		$e = (c \times d)$
T.V.	€ 15,67	€ 3,79	€ 1,33	€ 20,79	3	€ 62,38
C° 2 ^a Cl.	€ 13,64	€ 3,30	€ 1,16	€ 18,10	3	€ 54,30

3. la sede di lavoro dei due componenti del *team*, che opera a livello di Direzione Marittima, potrebbe non coincidere con quella dove staziona la nave da controllare. Pertanto, è verosimile che l'attività in questione possa svolgersi anche in regime di missione con o senza oneri di vitto e alloggio, secondo la normativa di comparto vigente. I relativi oneri, tenuto conto delle possibili distanze medie da percorrere nell'ambito delle singole giurisdizioni territoriali delle Direzioni Marittime e della possibilità di utilizzare spesso e convenientemente i mezzi di servizio e le strutture dell'Amministrazione, sono così determinati per entrambe le figure previste:



TIPOLOGIA MISSIONE	viaggio	vitto	alloggio	diaria	maggiorazioni e oraria	Costo missione
con diritto a vitto e alloggio	€ 8,00	€ 44,00	€ 73,00	€ 3,00	€ 6,00	€ 134,00
senza diritto a vitto e alloggio	€ 2,00	/	/	€ 3,00	€ 6,00	€ 11,00

4. il carico di lavoro annuo a livello nazionale è stimato in complessive 300 attività ispettive. Tale dato è stato desunto dalle ispezioni così dette *more detailed inspections* ed *expanded inspection*¹ operate nel 2019 (trattasi di circa 900 ispezioni più approfondite di cui, le seconde, riferite a determinate categorie di navi come chimichiere, petroliere e gasiere), delle quali si è ragionevolmente convenuto che un terzo possano essere interessate anche da una verifica delle acque di zavorra, nel rispetto dei requisiti stabiliti dalla Convenzione BWM.

Tutto ciò premesso si ipotizzano, mediamente, come più frequentemente realizzabili le seguenti fattispecie, con i rispettivi costi:

- I. 100 attività di campionamento svolte al di fuori dell'orario di lavoro e senza oneri di missione, per un costo così determinato:

Grado partecipanti	Costo singola attività	Costo singola missione	Attività previste	Costo totale
	(a)	(b)	(c)	$d = (a + b) \times c$
T. V.	€ 62,38	/	100	€ 6.238,00
Capo di 2 [^] Cl.	€ 54,30	/	100	€ 5.430,00
<i>Team</i>				€ 11.668,00

- II. 100 attività di campionamento svolte fuori orario di lavoro e in regime di missione ma senza oneri di vitto e alloggio, per un costo così determinato:

Grado partecipanti	Costo singola attività	Costo singola missione	Attività previste	Costo totale
	(a)	(b)	(c)	$d = (a + b) \times c$
T. V.	€ 62,38	€ 5,50	100	€ 6.788,00
Capo di 2 [^] Cl.	€ 54,30	€ 5,50	100	€ 5.980,00
<i>Team</i>				€ 12.768,00

- III. 100 attività di campionamento svolte fuori orario di lavoro e in regime di missione con oneri di vitto e alloggio, per un costo così determinato:

Grado partecipanti	Costo singola attività	Costo singola missione	Attività previste	Costo totale
--------------------	------------------------	------------------------	-------------------	--------------

¹Secondo le definizioni della Direttiva 2009/16/CE - recepita con il Decreto Legislativo 24 marzo 2011, n. 53



	(a)	(b)	(c)	$d = (a + b) \times c$
T. V.	€ 62,38	€ 67,00	100	€ 12.938,00
Capo di 2 [^] Cl.	€ 54,30	€ 67,00	100	€ 12.130,00
<i>Team</i>				€ 25.068,00

Per quanto sopra, il costo complessivo annuo per l'espletamento delle previste 300 attività di controllo delle acque di zavorra, da parte dell'apposito *team* specialistico del Corpo delle Capitanerie di porto, risulta essere pari ad **€ 49.504,00** (11.668,00 + 12.768,00 + 25.068,00).

B. Costo per la formazione

Il personale che integra i Nuclei PSC, con particolare riferimento ai tecnici di campionamento, dovrà essere appositamente formato per il corretto espletamento della predetta attività.

Al fine di poter disporre di un numero adeguato di personale specializzato in tecniche di campionamento utili allo scopo, si provvederà, allorché sarà disponibile un protocollo ufficiale di campionamento delle acque di zavorra, ad erogare due corsi di formazione per ciascun anno, a favore di 15 militari a corso, in modo da poter disporre nell'arco di due anni dall'adesione alla convenzione di 60 militari formati da affiancare agli Ufficiali PSC. La formazione, analogamente a quanto avviene in altri settori, dovrebbe continuare anche successivamente ai primi due anni, con un corso per ciascun anno a favore di 15 militari, in modo da poter garantire un adeguato modulo di alimentazione, che tenga conto degli avvicendamenti/trasferimenti del personale.

I costi ragionevolmente stimati per ogni corso sono così ripartiti:

- **€ 15.000,00** per ogni corso di formazione (della presunta durata di circa due settimane), da erogare secondo le linee guida in materia di campionamento enunciate dall'EMSA nel febbraio 2019 (documento più recente da cui poter evincere delle specifiche tecniche per la conduzione dei campionamenti delle acque di zavorra). Detta attività formativa, dovrà prevedere altresì la fornitura, a cura della ditta vincitrice dell'appalto, del necessario materiale didattico del corso in oggetto;
- **€ 6.000,00** a titolo di spese di missione e viaggio da corrispondere ai frequentatori di ognuno dei corsi, comprensivi sia della prevista diaria giornaliera per ogni frequentatore (pari a euro 12,27) che di una spesa media stimata di euro 250,00 per militare, dovuta a titolo di rimborso delle spese di viaggio (andata e ritorno) per giungere dalla sede di servizio alla sede di Livorno, dove il corso si svolgerà.

Viaggio A/R Per partecipante	Diaria (12 gg.)	n. partecipanti	Costo stimato di missione
(a)	(b)	(c)	$d = (a+b) \times c$
€ 250,00	€ 147,24	15	€ 5.958,60

- **€ 36.000,00** una tantum per l'acquisto di 4 kit didattici di cui dotare il Centro di formazione specialistica "MAVM Capitano di porto Bruno Gregoretti" di Livorno, sede dei Corsi (costo attuale di mercato di ciascun kit pari a circa € 9.000,00)

Per quanto sopra, il **costo totale di formazione** di 60 militari risulta:

Anno di formazione	Costo erogazione corso	Costo di missione	Costo kit didattici	Corsi annui	Costo annuo
	(a)	(b)	(c)	(d)	$e = (a+b) \times d + c$



Primo	€ 15.000,00	€ 6.000,00	€ 36.000,00	2	€ 78.000,00
Secondo	€ 15.000,00	€ 6.000,00		2	€ 42.000,00
dal Terzo	€ 15.000,00	€ 6.000,00		1	€ 21.000,00

Si evidenzia che tale ammontare si riferisce ai primi due anni dall'adesione alla convenzione, per i quali si prevedono due corsi l'anno (15 militari per corso). Per alimentare costantemente l'aliquota di personale formato, sarà necessario erogare, per ciascun anno seguente ai primi due, un corso per 15 militari l'anno.

C. Costo del sistema informativo

Con riferimento al sistema informativo accennato al precedente punto A, si precisa che:

- il sistema non è imposto dal diritto vigente, ma il suo utilizzo consentirebbe la condivisione delle informazioni e delle azioni intraprese, sia per le notifiche di cui alla Reg. C-2, sia per i processi decisionali avviati dalle Autorità Marittime competenti in ordine alla gestione delle acque di zavorra da parte delle navi, comportando una conseguente ottimizzazione delle procedure di verifica delle disposizioni della Convenzione;
- i processi decisionali implementati dal software del sistema informativo BWMDSS necessiteranno obbligatoriamente, sebbene non imposto direttamente dalla Convenzione, ma ai fini di un corretto funzionamento dei flussi di dati, delle informazioni contenute nella cd. "dichiarazione delle acque di zavorra", un *report form* da riempire di volta in volta in relazione ad ogni nave in arrivo o in partenza;
- allo stato attuale, i *form* possono essere acquisiti solo in modalità manuale, ma tramite lo sviluppo di uno specifico servizio da integrare con il *Port Management Information System* (PMIS - interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani - in uso all'Autorità marittima), tale acquisizione delle informazioni avverrà automaticamente e sarà direttamente connessa alla documentazione prevista per le formalità di arrivo delle navi. L'attività consiste nello sviluppo di uno specifico servizio (*web service*), il cui importo è stimato in **Euro 20.000**, grazie al quale tali elementi cognitivi potranno essere inviati direttamente dal PMIS al *Ballast Water Management and Decision Support System*, laddove sussista la richiesta di un operatore - per una qualsiasi nave selezionata - di avviare il processo decisionale sulle acque di zavorra;
- gli importi residuali stimati per l'aggiornamento e il mantenimento del *Ballast Water Management and Decision Support System*, attengono alla indispensabile manutenzione evolutiva, nonché adattativa, sia dell'*hardware* che del *software*.

Tutto ciò premesso, si stimano i seguenti costi:

Anno di riferimento	Costo sviluppo	Costo manutenzione	Costo annuo sistema inf.
	<i>(a)</i>	<i>(b)</i>	<i>c = (a+b)</i>
Primo	€ 20.000,00	€ 30.000,00	€ 50.000,00
Secondo	/	€ 30.000,00	€ 30.000,00
dal Terzo	/	€ 20.000,00	€ 20.000,00



D. Costo della strumentazione

Per effettuare il campionamento delle acque, il personale ispettivo di cui sopra dovrà avvalersi di specifiche dotazioni strumentali che verranno acquisite inizialmente per l'avvio dell'attività in questione. Si presume una spesa totale, per il primo anno, di **€ 300.000,00**.

Il suddetto importo è composto da un costo indicativo del materiale stimato in 10.000 euro per ogni unità operativa (10.000 x 30 team = 300.000 euro). Nel dettaglio, al costo indicativo di 10.000 euro si perviene sommando:

- € 1.500 per l'acquisto di campionatori e pompa manuale per il campionamento in *tank*;
- € 3.500 per il campionamento del *plancton in line* (retino, collettori, misuratore di flusso);
- € 4.500 per l'acquisto di un rifrattometro portatile (che misura la salinità) e di un fluorimetro "PAM" per le analisi indicative a bordo (es. modello "Hach BW680");
- € 500 in acquisti di materiale di supporto di vario tipo (es. secchi da 10 litri, bottiglie e barattoli di campionamento, bidoni da circa 300 litri).

Si evidenzia che il kit delle strumentazioni sopra elencate potrebbe essere modificato nella composizione dei suoi singoli elementi in ragione dello sviluppo tecnologico e del protocollo di campionamento standardizzato attualmente non ancora disponibile in sede IMO

E. Costo delle analisi di laboratorio

Analisi dettagliata da parte di laboratori specializzati: **50.000 euro annui**.

Il costo unitario per le analisi di ogni campione da inviare ai pertinenti laboratori è stimato in 500 euro. Considerando che si tratta di controlli solo eventuali - cui sottoporre esclusivamente le navi per le quali, dopo aver effettuato gli altri controlli di cui alle lettere a) e b) par. 1, dell'articolo 9 della Convenzione, si abbia ragione di ritenere che sussiste una violazione della Convenzione stessa - si ipotizza di effettuare tali analisi per un totale di 100 navi l'anno: 500 euro x 100 navi = 50.000 euro annui.

Riepilogo degli oneri annui scaturenti dall'art. 9:

Anno di riferimento	Costo esecuzione attività	Costo formazione	Costo sistema informativo	Costo strumenti	Costo analisi di laboratorio	Totale costi
	<i>Let. A</i>	<i>Let. B</i>	<i>Let. C</i>	<i>Let. D</i>	<i>Let. E</i>	<i>A+B+C+D+E</i>
Primo	€ 49.504	€ 78.000	€ 50.000	€ 300.000	€ 50.000	€ 527.504
Secondo	€ 49.504	€ 42.000	€ 30.000		€ 50.000	€ 171.504
dal Terzo	€ 49.504	€ 21.000	€ 20.000		€ 50.000	€ 140.504

L'**articolo 10** prevede genericamente un onere di collaborazione tra le Parti della Convenzione, di per sé non idoneo a generare nuovi o maggiori oneri per lo Stato. Si specifica, in ogni caso, che la richiesta di indagine proveniente da un'altra parte si sostanzia nell'effettuazione della visita di cui all'articolo 9, i cui costi sono già stati compiutamente esplicitati tenendo in considerazione anche ipotesi rientranti nell'articolo in questione ed a cui, quindi, si rimanda.

In merito all'invio del rapporto alla parte che ha richiesto la visita, esso non è idoneo a generare nuovi o maggiori oneri per l'amministrazione marittima, trattandosi di una mera trasmissione telematica di dati e di un inserimento di dati nei sistemi attualmente utilizzati dai nuclei PSC. Per quanto precede, la norma **non ingenera nuovi o maggiori oneri** in termini di uomini, impiego di mezzi e di infrastrutture ed è pertanto di carattere neutro dal punto di vista finanziario.



L'**articolo 12** stabilisce che, nel caso una nave sia indebitamente fermata o ritardata a seguito dell'applicazione degli articoli 7, 8, 9 e 10 della Convenzione, la stessa abbia diritto a risarcimento per ogni perdita o danno subiti. Fermo restando l'impossibilità di prevedere le ricadute finanziarie di una tale eventualità, la responsabilità non può che ricadere sulle Capitanerie di Porto, responsabili dei controlli effettuati in attuazione della presente Convenzione. Lo stato di previsione del MIT, cui le stesse fanno capo, prevede già dei capitoli dedicati a "spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori, nonché per il rimborso delle spese di patrocinio legale". Poiché l'attività ispettiva in parola verrà espletata da personale appartenente al Corpo delle Capitanerie di Porto, le eventuali azioni di risarcimento danni verranno inviate alla suddetta amministrazione marittima. Dunque, gli eventuali oneri derivanti dalla disposizione in esame troveranno copertura attraverso il capitolo 2132, concernente le "spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori, nonché per il rimborso delle spese di patrocinio legale", del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando Generale del Corpo delle capitanerie di Porto.

L'attività di assistenza e cooperazione di cui all'**articolo 13** prevede genericamente un onere di collaborazione tra le Parti della Convenzione, di per sé non idoneo a generare nuovi o maggiori oneri per lo Stato. Questa attività, ad ogni modo, avverrà soprattutto in seno all'Organizzazione Marittima Internazionale, durante gli incontri che si tengono regolarmente (che, si ricorda, non comportano ulteriori spese per il bilancio pubblico), nonché per via telematica.

Inoltre, attraverso il presente disegno di legge, si provvede già a finanziare programmi di ricerca in materia di gestione delle acque di zavorra, per un totale di euro 50.000 annui, come precisato a proposito della quantificazione operata per gli oneri derivanti dal precedente articolo 6 della Convenzione, che potranno essere svolti anche in collaborazione con organismi stranieri ed in maniera congiunta. **Non sono, quindi, previsti ulteriori oneri** a carico del bilancio dello Stato.

Per quanto riguarda l'attuazione dell'**articolo 19**, che disciplina le procedure per la proposta di emendamenti alla Convenzione, si precisa che l'attuazione della Convenzione e le predette procedure per la proposta di emendamenti, saranno curate dal Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC). L'Amministrazione italiana (Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) già prende parte alle sessioni del suddetto Comitato, in quanto responsabile dell'attuazione di altre Convenzioni adottate in ambito IMO (cap. 1891, stato di previsione MIT; cap. 2101, 2151, 2213, 2214 stato di previsione MASE).

In particolare, la Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica assicura regolarmente la partecipazione alle riunioni del MEPC dell'Organizzazione Marittima Internazionale, di cui costituisce il National Focal Point per i temi ambientali. Il MEPC, tra gli argomenti che tratta abitualmente, si occupa di numerosi ambiti collegati alla prevenzione dell'inquinamento connesso alla navigazione, tra cui quello del trasferimento di organismi alieni per il tramite delle acque di zavorra delle navi. Il Comitato si riunisce tre volte per biennio e le spese di missione gravano sul bilancio del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica - Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare - Programma 18.13 – CDR 2 – Azione 2 del capitolo 1381 - P.G. 26. **Non sono previsti, pertanto, oneri finanziari aggiuntivi** per la partecipazione alle riunioni di detto Comitato.

In merito a quanto previsto dai regolamenti B-1, B-2, D-1, D-2 si precisa che essi si riferiscono ad obblighi dei comandanti, armatori o proprietari delle navi. I costi per la loro attuazione ricadono interamente in capo a questi ultimi e, in caso di mancato adempimento degli stessi, si potranno applicare le sanzioni previste dall'articolo 5 del disegno di legge.

Le regole D-3 e D-5 non prevedono costi aggiuntivi in quanto le attività di cui alla regola D-3 sono ricomprese nelle normali attività istituzionali svolte da parte delle amministrazioni coinvolte (MASE) con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, mentre la regola D-5



fa riferimento ad attività da svolgersi in seno del MEPC e la partecipazione alle riunioni dello stesso non genera nuovi oneri, come ampiamente precisato sopra.

La regola D-4 è riferita ad agevolazioni nel trattamento delle acque di zavorra per le aziende che collaborano allo sviluppo di nuovi sistemi di trattamento delle stesse e pertanto non si prevedono oneri a carico dell'amministrazione.

La regola E, invece, contiene disposizioni di dettaglio relativamente alle ispezioni (di cui all'articolo 9) ed alle certificazioni, che le amministrazioni (MIT e MASE) hanno delegato agli organismi riconosciuti come sopra descritto (articolo 7). Pertanto, la regola non è suscettibile di generare nuovi o maggiori oneri.

In conclusione, alle spese derivanti dalla Convenzione, pari ad euro 577.504 per il primo anno, euro 221.504 per il secondo anno ed euro 190.504 a decorrere dal terzo anno, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

TABELLA RIEPILOGATIVA DEGLI ONERI DERIVANTI DAL DDL

Oneri derivanti dall'attuazione della Convenzione	Primo anno	Secondo anno	a decorrere dal terzo anno
Art. 5	/	/	/
Art. 6	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Art. 7	/	/	/
Art. 9	€ 527.504	€ 171.504	€ 140.504
Art. 10	/	/	/
Art. 12	/	/	/
Art. 13	/	/	/
Art. 19	/	/	/
TOTALE	€ 577.504	€ 221.504	€ 190.504





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

Prof. Pisanotta



Analisi tecnico-normativa

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Obiettivo primario della Convenzione è quello di prevenire, ridurre e da ultimo eliminare il trasferimento di organismi acquatici pericolosi e patogeni trasportati dalle acque di zavorra delle navi e la loro introduzione attraverso scarica non controllata nelle acque costiere degli Stati, con ciò causando danno o lesione all'ambiente marino, alla salute umana, e alle risorse economico-sociali delle aree costiere interessate. Tutte le navi utilizzano acqua di zavorra per bilanciare la distribuzione dei carichi a bordo e per raggiungere un livello di affondamento ottimale alla navigazione. Quando le navi mercantili viaggiano scariche imbarcano acqua come zavorra per migliorare stabilità ed efficienza idrodinamica. L'acqua di zavorra viene scaricata all'arrivo in porto, prima dell'imbarco del carico. Si stima che, globalmente, le navi trasferiscano 10 miliardi di tonnellate di acqua di zavorra all'anno. Esse sono la principale causa di introduzione di specie alloctone negli ambienti marini. L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha sviluppato e adottato la Convenzione Internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti provenienti dalle navi che richiede a tutte le navi di espletare le procedure di gestione delle acque di zavorra in base a un dato standard.

Il potenziale dannoso posseduto dalle acque di zavorra è stato individuato non solo dall'IMO ma anche dall'Organizzazione Mondiale della Sanità che è preoccupata del ruolo delle acque di zavorra come mezzo di diffusione di malattie batteriche epidemiche.

Anche la Convenzione sulla diversità biologica del 1992 (CBD annovera le specie aliene invasive tra le principali minacce alla biodiversità e concorda nel ritenere le acque di zavorra delle navi uno dei principali vettori di specie aliene marine, individuando nella Convenzione Ballast Water il principale strumento per il contrasto del fenomeno. Essa, inoltre, si pone come strumento attuativo degli obiettivi generali della Convenzione sul Diritto del Mare (UNCLOS), ove è specificatamente previsto che gli Stati Parte adotteranno tutte le misure necessarie per prevenire, ridurre e controllare l'intenzionale o accidentale introduzione di specie aliene o nuove in una specifica parte dell'ambiente marino che possono determinare significativi e pericolosi cambiamenti del medesimo.

Il trasferimento di acque di zavorra può determinare:

- conseguenze sull'ambiente (sostituzione di specie native; riduzione della biodiversità; alterazione del funzionamento dell'ecosistema);

- conseguenze sulle attività produttive (competizione con/o sostituzione di specie allevate e/o coltivate; danneggiamento degli attrezzi da pesca; moria di organismi allevati);
- conseguenze sulla salute umana (intossicazioni da microalghe che producono tossine).

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il provvedimento si inserisce nel quadro legislativo delineato dalla legge 8 giugno 1986, n. 349 recante: *“Istituzione del Ministero dell’Ambiente e norme in materia ambientale”*; dagli obiettivi generali presenti nella legge n. 979/1982 legge sulla difesa del mare; dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dall’Accordo di applicazione della Parte IX della Convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994, ratificati e resi esecutivi dalla legge 2 dicembre 1994, n. 689; dalla Convenzione sulla prevenzione dell’inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti e altre sostanze, fatta a Londra il 29 dicembre 1972, entrata in vigore il 30 agosto 1975, ratificata con legge n. 305 del 2 maggio 1983, e il relativo Protocollo; dalla Convenzione Internazionale per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi 73/78 (*Convenzione MARPOL 73/78*) adottata il 17 febbraio 1978, entrata in vigore il 2 ottobre 1983, ratificata con legge 4 giugno 1982, n. 438, e relativi Annessi; dalla Convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall’inquinamento, adottata a Barcellona il 16 febbraio 1976, entrata in vigore il 12 febbraio 1978 e relativi Protocolli, ratificata dall’Italia con legge 25 gennaio 1979, n. 30; dalla Direttiva 2002/56/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 recante *“istituzione di un quadro per l’azione comunitaria della politica per l’ambiente marino (Direttiva quadro sulla strategia dell’ambiente marino)”*; dalla Direttiva *“Habitat”* 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla *“conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche”*, recepita con D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, modificato e integrato dal D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003; dalla Direttiva 2002/59/CE relativa alla *“Istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale”* con relativo Decreto Legislativo di attuazione n. 196 del 19 agosto 2005; dalla Direttiva 2009/123/CE, che modifica la Direttiva 2005/35/CE relativa all’inquinamento provocato dalle navi e all’introduzione di sanzioni per violazioni.

Va poi ricordata la legge 14 febbraio 1994, n. 124 di ratifica della citata Convenzione Internazionale sulla Diversità Biologica, che è la più attinente alla materia che la Convenzione in argomento andrà compiutamente a disciplinare.

Importante per la normazione della materia sono i decreti ministeriale con cui il Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (D.M. 16 giugno 2010 e DM 20 marzo 2012), hanno dettato le procedure nazionali per il rilascio della Certificazione di Tipo Approvato per impianti di trattamento di acque di zavorra prodotti da aziende italiane prevedendo la presentazione dell’istanza ad un Organismo notificato ai sensi dell’ex DPR del 6 ottobre 1999 n. 407 (ad oggi sostituito dal DPR 20 dicembre 2017 n. 239).

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Per quanto sopra esplicitato, la Convenzione in parola si colloca senza conflitti nell'ordinamento giuridico italiano, in quanto è conforme agli obiettivi generali presenti nella legge n. 979/1982, laddove questa presiede alla difesa dei nostri ecosistemi marino - costieri da qualsiasi forma di danneggiamento, ivi comprese le alterazioni di tipo biologico quali quelle che la Convenzione in questione intende contrastare.

La Convenzione, proprio perché disciplina la gestione delle acque di zavorra delle navi, innova su certi aspetti particolari andando a definire alcune procedure ed alcuni compiti che i soggetti incaricati devono ottemperare per il soddisfacimento di quanto previsto dalla Convenzione stessa.

Al riguardo la legge nazionale che andrà a recepire il testo convenzionale preciserà alcune fattispecie già presenti nella già citata legge 31 dicembre 1982, n. 979 che offre il quadro di riferimento più completo ed organico per il confronto con le norme più qualificanti della Convenzione.

La Convenzione detta norme che andranno ad integrare quanto previsto nel Titolo II della legge di cui sopra la quale enuncia dagli artt. 2 al 9 le norme di vigilanza in mare.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento è in linea con l'attuale assetto costituzionale, atteso il principio della tutela ambientale di cui all'articolo 117, comma 1, lettera s), della Costituzione e agli articoli 2, 32 e 44, in cui dottrina e giurisprudenza hanno rinvenuto profili attinenti alla protezione dell'ambiente.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Il provvedimento appare compatibile con l'attuale riparto delle competenze stabilito in Costituzione, poiché l'art. 117, comma 1, lettera s) attribuisce alla competenza esclusiva dello Stato la tutela ambientale.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo, comma, della Costituzione.

Il provvedimento in esame è compatibile e rispetta i principi di cui all'articolo 118 della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Le materie oggetto del provvedimento non formano oggetto di provvedimenti di rilegificazione né di provvedimenti di delegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Attualmente non risulta essere all'esame del Parlamento alcun provvedimento vertente su materia analoga.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

La Convenzione è compatibile con l'attività svolta a livello comunitario nella materia, che ha sempre legiferato avendo a mente le prescrizioni contenute nelle Convenzioni, Raccomandazioni e Linee Guida predisposte dall' I.M.O. in materia di salvaguardia dell'ambiente marino e delle coste.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risulta che vi siano in atto procedure d'infrazione comunitarie nelle materie oggetto del provvedimento in esame.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Le disposizioni del provvedimento sono compatibili con gli obblighi comunitari.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Gli stati membri dell'Unione europea che hanno già depositato il loro strumento di ratifica sono: Belgio, Croazia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Paesi Bassi e Spagna.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non vengono introdotte nuove definizioni normative.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

E' stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Nel testo non si fa ricorso alla tecnica della novella legislativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Il provvedimento non determina effetti abrogativi impliciti, non sussistendo alcuna normativa a regolamentare la materia.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

È prevista l'adozione di uno o più decreti attuati del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge di ratifica.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

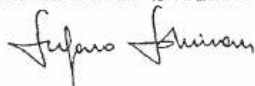
Per la predisposizione del provvedimento sono stati utilizzati i dati statistici già in possesso del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, ritenuti congrui e sufficienti; non si è reso quindi necessario fare ricorso ad altre basi informative.

Dichiarazione di esclusione dall'AIR

Si comunica, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lettera d), del D.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, che lo schema di disegno di legge concernente "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, con Allegati, fatta a Londra il 13 febbraio 2004", in programma per una delle prossime riunioni preparatorie del Consiglio dei Ministri, non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati internazionali.

Roma, 7 settembre 2023

Il Capo dell'Ufficio Legislativo
Min. Plen. Stefano Soliman



VISTO

Roma,

Il Capo del Dipartimento per gli
Affari Giuridici e Legislativi



DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, con Allegati, fatta a Londra il 13 febbraio 2004, di seguito denominata « Convenzione ».

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 18 della Convenzione stessa.

Art. 3.

(Ambito di applicazione e disposizioni di attuazione)

1. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabiliti:

a) le modalità di applicazione, la decorrenza e i limiti nei casi previsti dall'articolo 3, paragrafo 2, lettere b) e d), della Convenzione;

b) i criteri e le modalità di applicazione delle esenzioni di cui al Regolamento A-4 dell'Allegato alla Convenzione.

Art. 4.

(Autorità nazionale competente)

1. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è designato quale autorità nazionale competente ai fini dell'applicazione della Convenzione.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite il Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera è responsabile per le ispezioni, i controlli, la vigilanza, l'accertamento delle violazioni e l'irrogazione delle sanzioni riguardanti il rispetto degli obblighi previsti dalla Convenzione, nonché dell'approvazione dei sistemi di gestione delle acque di zavorra di cui alla regola D3 dell'Allegato della medesima.

3. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è responsabile per il rilascio del certificato internazionale di gestione delle acque di zavorra e, a questo scopo, può avvalersi di organismi di certificazione riconosciuti a livello comunitario delegati per la certificazione delle navi dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 5.

(Sanzioni)

1. Salvo che il fatto costituisca reato, se non è presente a bordo della nave o non è attuato il piano di gestione delle acque di zavorra di cui al Regolamento B-1 dell'Allegato alla Convenzione, o se non è presente a bordo della nave il registro delle acque di zavorra di cui al Regolamento B-2 dell'Allegato alla Convenzione, o se la nave non risulta in possesso del certificato rilasciato ai sensi dei Regolamenti E-2 o E-3 dell'Allegato alla Convenzione, il comandante della nave e l'armatore sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria da 20.000 euro a 100.000 euro.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, se la gestione delle acque di zavorra non è effettuata secondo quanto previsto dal Regolamento B-3 dell'Allegato alla Convenzione, o se lo scambio delle acque di zavorra non è effettuato secondo quanto stabilito dal Regolamento B-4 dell'Allegato alla Convenzione, o se la gestione dei sedimenti non è effettuata secondo quanto previsto dal Regolamento B-5 dell'Allegato alla Convenzione, ovvero in caso di mancato rispetto degli obblighi di familiarizzazione degli ufficiali e dell'equipaggio di cui al Regolamento B-6 dell'Allegato alla Convenzione, il comandante della nave e l'armatore sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 euro a 80.000 euro.

3. Salvo che il fatto costituisca reato, il comandante della nave e l'armatore che omettono di comunicare quanto previsto dal Regolamento E-1, paragrafo 7, dell'Allegato alla Convenzione, sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 euro a 30.000 euro.

4. Salvo che il fatto costituisca reato, se sono realizzate modifiche della nave in assenza della prescritta autorizzazione, secondo quanto previsto dal Regolamento E-1, paragrafo 10, dell'Allegato alla Convenzione, il comandante della nave e l'armatore sono puniti con la sanzione amministrativa

pecuniaria da 10.000 euro a 50.000 euro.

5. In mancanza della dichiarazione di armatore di cui all'articolo 265 del codice della navigazione, il proprietario della nave soggiace alle sanzioni comminate all'armatore dai commi 1, 2, 3 e 4 del presente articolo.

6. Al comandante della nave, al quale sia stata irrogata con ordinanza divenuta definitiva la sanzione amministrativa pecuniaria per uno degli illeciti di cui ai commi 1, 2 o 4, può essere altresì applicata, in caso di reiterazione del medesimo illecito, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione del titolo professionale per un periodo da tre mesi a un anno.

Art. 6.

(Disposizioni finanziarie)

1. All'onere derivante dalla Convenzione, pari a euro 577.504 per l'anno **2024**, a euro 221.504 per l'anno **2025** e a euro 190.504 annui a decorrere dall'anno **2026**, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale **2024-2026**, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno **2024**, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 7.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 2004 POUR LE CONTRÔLE
ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET
SÉDIMENTS DES NAVIRES**

LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

RAPPELANT l'article 196 1) de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, qui dispose notamment que "les États prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles",

NOTANT les objectifs de la Convention de 1992 sur la diversité biologique et le fait que le transfert et l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast des navires menacent la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique, ainsi que la décision IV/5 concernant la conservation et l'utilisation durable des écosystèmes marins et côtiers, adoptée en 1998 par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (COP 4), de même que la décision VI/23 concernant les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, des habitats ou des espèces, y compris les principes directeurs relatifs aux espèces envahissantes, adoptée en 2002 par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (COP 6),

NOTANT AUSSI que la Conférence de 1992 des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) avait prié l'Organisation maritime internationale ("l'Organisation") d'envisager d'adopter des règles appropriées concernant le rejet des eaux de ballast,

AYANT À L'ESPRIT l'approche de précaution énoncée au Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et mentionnée dans la résolution MEPC.67(37), adoptée le 15 septembre 1995 par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation,

AYANT À L'ESPRIT ÉGALEMENT que le Sommet mondial de 2002 pour le développement durable a demandé, au paragraphe 34 b) de son Plan d'application, des actions à tous les niveaux pour accélérer la mise au point de mesures visant à trouver une solution au problème des espèces allogènes envahissantes rejetés dans l'eau de ballast,

CONSCIENTES que le rejet incontrôlé d'eaux de ballast et de sédiments par les navires a entraîné le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes qui portent atteinte ou nuisent à l'environnement, à la santé humaine, aux biens et aux ressources;

RECONNAISSANT l'importance que l'Organisation a donnée à cette question en adoptant les résolutions de l'Assemblée A.774(18) en 1993 et A.868(20) en 1997 afin de traiter du transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes,

RECONNAISSANT EN OUTRE que plusieurs États ont agi individuellement afin de prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer les risques d'introduction d'organismes

aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les navires entrant dans leurs ports, et reconnaissant aussi que cette question, qui présente un intérêt mondial, nécessite la prise de mesures fondées sur des règles applicables à l'échelle mondiale et des directives pour l'application efficace et l'interprétation uniforme de ces règles,

DÉSIREUSES de voir se poursuivre la mise au point d'options de gestion des eaux de ballast plus sûres et plus efficaces qui permettront de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes,

RÉSOLUES à prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer les risques pour l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources dus au transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, tout en évitant les effets secondaires indésirables qu'un tel contrôle pourrait avoir, et à encourager l'évolution des connaissances et technologies connexes,

CONSIDÉRANT que le meilleur moyen d'atteindre ces objectifs est de conclure une Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article 1 *Définitions*

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

1 "Administration" désigne le gouvernement de l'État sous l'autorité duquel le navire est exploité. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État, l'Administration est le gouvernement de cet État. Dans le cas des plates-formes flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol adjacents aux côtes sur lesquelles l'État côtier exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles, y compris les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), l'Administration est le gouvernement de l'État côtier intéressé.

2 "Eaux de ballast" désigne les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes.

3 "Gestion des eaux de ballast" désigne les processus mécanique, physique, chimique et biologique utilisés, isolément ou parallèlement, pour éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast et sédiments, ou à empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec ces eaux et sédiments.

4 "Certificat" désigne le Certificat international de gestion des eaux de ballast.

5 "Comité" désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.

6 "Convention" désigne la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

7 "Jauge brute" désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage des navires énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.

8 "Organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes" désigne les organismes aquatiques et les agents pathogènes qui, s'ils sont introduits dans la mer, les estuaires ou les cours d'eau, peuvent mettre en danger l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, porter atteinte à la diversité biologique ou gêner toute autre utilisation légitime de ces milieux.

9 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

10 "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

11 "Sédiments" désigne les matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire.

12 "Navire" désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu aquatique et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les FSU et les FPSO.

Article 2 *Obligations générales*

1 Les Parties s'engagent à donner pleinement effet aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe afin de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

2 L'Annexe fait partie intégrante de la présente Convention. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à son Annexe.

3 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant une Partie de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres Parties, des mesures plus rigoureuses destinées à prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, en conformité avec le droit international.

4 Les Parties s'efforcent de coopérer afin de garantir la mise en oeuvre, l'observation et la mise en application effectives de la présente Convention.

5 Les Parties s'engagent à favoriser l'amélioration continue de la gestion des eaux de ballast et des normes visant à prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

6 Lorsqu'elles agissent en application de la présente Convention, les Parties s'efforcent de ne pas porter atteinte ni nuire à leur environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'autres États.

7 Les Parties devraient veiller à ce que les pratiques de gestion des eaux de ballast utilisées pour satisfaire à la présente Convention n'entraînent pas plus de dommages qu'elles n'en préviennent pour leur environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, ou ceux d'autres États.

8 Les Parties encouragent les navires qui sont autorisés à battre leur pavillon et auxquels s'applique la présente Convention à éviter, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, de prendre des eaux de ballast contenant des organismes aquatiques potentiellement nuisibles et des agents pathogènes, ainsi que des sédiments pouvant contenir de tels organismes, notamment en favorisant la mise en oeuvre satisfaisante des recommandations élaborées par l'Organisation.

9 Dans le contexte de la gestion des eaux de ballast, les Parties s'efforcent de coopérer, sous les auspices de l'Organisation, pour faire face aux menaces et aux risques qui pèsent sur les écosystèmes marins sensibles, vulnérables ou en danger et sur la diversité biologique, dans des zones situées au-delà des limites de la juridiction nationale.

Article 3

Champ d'application

1 Sauf disposition expresse contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique :

- a) aux navires qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie; et
- b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une Partie.

2 La présente Convention ne s'applique pas :

- a) aux navires qui ne sont pas conçus ou construits pour transporter des eaux de ballast;
- b) : aux navires d'une Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction de cette Partie, à moins que celle-ci ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États;
- c) aux navires d'une Partie qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'une autre Partie, à condition que cette exclusion soit autorisée par la seconde Partie. Une Partie ne doit en aucun cas accorder une telle autorisation si cela risque de porter atteinte ou nuire à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États. Toute

Partie qui refuse d'accorder une telle autorisation doit notifier à l'Administration du navire intéressé que la présente Convention s'applique au navire en question;

- d) aux navires qui sont exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'une Partie et en haute mer, à l'exception de ceux auxquels une autorisation visée à l'alinéa c) ci-dessus n'a pas été accordée, à moins que cette Partie ne décide que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'États adjacents ou d'autres États;
- e) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Cependant, chaque Partie s'assure, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique ; et
- f) aux eaux de ballast permanentes dans des citernes scellées à bord des navires, qui ne font pas l'objet d'un rejet.

3 Dans le cas des navires d'États non Parties à la présente Convention, les Parties appliquent les prescriptions de la présente Convention dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

Article 4

Mesures de contrôle du transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast et sédiments des navires

1 Chaque Partie exige que les navires auxquels la présente Convention s'applique, et qui sont autorisés à battre son pavillon ou sont exploités sous son autorité, respectent les prescriptions de la présente Convention, y compris les normes et prescriptions applicables de l'Annexe, et prend des mesures effectives pour veiller à ce que ces navires satisfassent à ces prescriptions.

2 Compte dûment tenu de ses conditions particulières et de ses moyens, chaque Partie élabore des politiques, stratégies ou programmes nationaux pour la gestion des eaux de ballast dans ses ports et les eaux relevant de sa juridiction, qui concordent avec les objectifs de la présente Convention et en favorisent la réalisation.

Article 5

Installations de réception des sédiments

1 Chaque Partie s'engage à assurer la mise en place d'installations de réception adéquates des sédiments dans les ports et dans les terminaux qu'elle a désignés et où ont lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Elle veille à ce que ces installations de réception soient exploitées sans imposer de retard indu

aux navires et permettent d'évacuer en toute sécurité les sédiments sans porter atteinte ni nuire à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'autres États.

2 Chaque Partie notifie à l'Organisation, pour communication aux autres Parties intéressées, tous les cas où il est allégué que les installations visées au paragraphe 1 sont inadéquates.

Article 6

Recherche scientifique et technique et surveillance

- 1 Les Parties s'efforcent, individuellement ou collectivement, de :
 - a) promouvoir et faciliter la recherche scientifique et technique en matière de gestion des eaux de ballast; et
 - b) surveiller les effets de la gestion des eaux de ballast dans les eaux relevant de leur juridiction.

Ces activités de recherche et de surveillance devraient consister à observer, mesurer, échantillonner, évaluer et analyser l'efficacité et les impacts défavorables de toute technologie ou méthode ainsi que les impacts défavorables causés par les organismes et agents pathogènes qui ont été identifiés comme ayant été transférés par les eaux de ballast des navires.

- 2 Pour promouvoir les objectifs de la présente Convention, chaque Partie facilite l'accès des autres Parties qui en font la demande aux renseignements pertinents sur :
 - a) les mesures techniques et les programmes scientifiques et technologiques entrepris dans le domaine de la gestion des eaux de ballast; et
 - b) l'efficacité de la gestion des eaux de ballast, telle qu'observée lors des programmes de surveillance et d'évaluation.

Article 7

Visites et délivrance des certificats

1 Chaque Partie veille à ce que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité, qui sont soumis aux dispositions en matière de visites et de délivrance des certificats, fassent l'objet de visites et que des certificats leur soient délivrés conformément aux règles de l'Annexe.

2 Une Partie qui introduit des mesures en application de l'article 2.3 ou de la section C de l'Annexe ne doit pas exiger une visite et un certificat supplémentaires dans le cas d'un navire d'une autre Partie, et l'Administration dont relève ce navire n'est pas tenu de le soumettre à une visite et de certifier qu'il satisfait aux mesures supplémentaires imposées par une autre Partie. La Partie qui applique de telles mesures supplémentaires est responsable du contrôle de leur application qui ne doit pas causer de retard indu au navire.

Article 8 *Infractions*

1 Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention est interdite et sanctionnée par la législation de l'Administration dont relève le navire en cause, où qu'elle soit commise. Si l'Administration est informée d'une telle infraction, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui fournir des preuves supplémentaires de l'infraction alléguée. Si l'Administration est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour permettre d'engager des poursuites au titre de l'infraction alléguée, elle fait en sorte que ces poursuites soient engagées le plus tôt possible conformément à sa législation. L'Administration informe rapidement la Partie qui a signalé l'infraction alléguée, ainsi que l'Organisation, des mesures prises. Si l'Administration n'a pris aucune mesure dans un délai de un an à compter de la réception des renseignements, elle en informe la Partie qui a signalé l'infraction alléguée.

2 Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie est interdite et sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

- a) faire en sorte que des poursuites soient engagées conformément à sa législation; ou
- b) fournir à l'Administration dont relève le navire en cause les informations et les preuves qu'elle pourrait détenir attestant qu'il y a eu infraction.

3 Les sanctions prévues par la législation d'une Partie en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les infractions à la présente Convention où qu'elles soient commises.

Article 9 *Inspection des navires*

1 Un navire auquel s'applique la présente Convention peut, dans tout port ou terminal au large d'une autre Partie, être inspecté par des agents dûment autorisés par cette Partie, aux fins de déterminer s'il satisfait à la présente Convention. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, une inspection de ce type se limite à :

- a) vérifier que le navire a à bord un certificat valable qui, dans ce cas, doit être accepté; et
- b) inspecter le registre des eaux de ballast; et/ou
- c) prélever des échantillons de l'eau de ballast du navire conformément aux directives élaborées par l'Organisation. Toutefois, le délai requis pour analyser ces échantillons ne doit pas être invoqué pour retarder indûment l'exploitation, le mouvement ou le départ du navire.

2 Si le navire n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il existe de bonnes raisons de penser que :

- a) l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat; ou que
- b) le capitaine ou l'équipage n'est pas familiarisé avec les procédures de bord essentielles concernant la gestion des eaux de ballast ou ne les a pas appliquées,

une inspection approfondie peut être effectuée.

3 Dans les cas prévus au paragraphe 2 du présent article, la Partie qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire de rejeter de l'eau de ballast jusqu'à ce qu'il puisse le faire sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.

Article 10

Recherche des infractions et contrôle des navires

1 Les Parties coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en application des dispositions de la présente Convention.

2 S'il est constaté qu'un navire a enfreint la présente Convention, la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon et/ou la Partie dont un port ou terminal au large est utilisé par le navire peuvent, en plus des sanctions visées à l'article 8 ou des mesures visées à l'article 9, prendre des dispositions pour mettre en garde le navire, le retenir ou ne pas l'admettre dans leurs ports. La Partie dont un port ou terminal au large est utilisé par le navire peut toutefois donner à un tel navire l'autorisation de quitter ce port ou terminal au large pour rejeter l'eau de ballast ou pour se rendre à l'installation de réception ou au chantier de réparation approprié le plus proche disponible, à condition que cela ne présente pas de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.

3 Si les résultats de l'échantillonnage visé à l'article 9.1 c) indiquent que le navire présente une menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources ou confirment les renseignements reçus d'un autre port ou terminal au large, la Partie dans les eaux de laquelle le navire est exploité interdit à ce navire de rejeter l'eau de ballast tant que la menace n'a pas été éliminée.

4 Une Partie peut aussi inspecter un navire qui entre dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction si une autre Partie lui demande de procéder à une enquête en fournissant des preuves suffisantes attestant que le navire est exploité ou a été exploité en violation d'une disposition de la présente Convention. Le rapport de cette enquête est adressé à la Partie qui l'a demandée, ainsi qu'à l'autorité compétente de l'Administration dont relève le navire en cause, afin que des mesures appropriées puissent être prises.

Article 11

Notification des mesures de contrôle

1 S'il ressort d'une inspection effectuée en application de l'article 9 ou 10 qu'une infraction à la présente Convention a été commise, le navire doit en être informé. Un rapport doit être adressé à l'Administration, y compris toute preuve de l'infraction.

2 Si des mesures sont prises en application de l'article 9.3, 10.2 ou 10.3, le fonctionnaire qui prend les mesures informe immédiatement, par écrit, l'Administration dont relève le navire en cause ou, si cela n'est pas possible, le consul ou le représentant diplomatique dont dépend le navire en cause, de toutes les circonstances qui ont fait que ces mesures ont été jugées nécessaires. L'organisme reconnu qui est responsable de la délivrance des certificats doit également en être informé.

3 L'autorité concernée de l'État du port informe, outre les Parties mentionnées au paragraphe 2, le port d'escale suivant de tous les éléments pertinents concernant l'infraction, si elle ne peut pas prendre les mesures spécifiées à l'article 9.3, 10.2 ou 10.3 ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

Article 12

Retard causé indûment aux navires

1 Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'un navire soit indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 7.2, 8, 9 ou 10.

2 Un navire qui a été indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 7.2, 8, 9 ou 10 a droit à réparation pour tout préjudice ou dommage subi.

Article 13

Assistance et coopération techniques et coopération régionale

1 Les Parties s'engagent, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, à fournir, au titre du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour :

- a) former du personnel;
- b) assurer la disponibilité de technologies, de matériel et d'installations appropriés;
- c) mettre en train des programmes communs de recherche-développement; et
- d) prendre d'autres mesures pour la mise en oeuvre effective de la présente Convention et des directives y relatives élaborées par l'Organisation.

2 Les Parties s'engagent à coopérer activement, sous réserve de leurs législations, réglementations et politiques nationales, au transfert de technologie en matière de contrôle et de gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

3 Afin de promouvoir les objectifs de la présente Convention, les Parties ayant un intérêt commun à protéger l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources d'une région géographique donnée et, en particulier, les Parties riveraines de mers fermées ou semi-fermées, s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale, notamment en concluant des accords régionaux compatibles avec la présente Convention. Les Parties s'efforcent de coopérer avec les Parties à des accords régionaux en vue d'élaborer des procédures harmonisées.

Article 14

Communication de renseignements

1 Chaque Partie fournit à l'Organisation et, selon qu'il convient, communique à d'autres Parties les renseignements suivants :

- a) toutes prescriptions et procédures relatives à la gestion des eaux de ballast, notamment ses lois, règlements et directives pour l'application de la présente Convention;
- b) la disponibilité et l'emplacement des installations de réception pour l'évacuation des eaux de ballast et des sédiments sans danger pour l'environnement; et
- c) toutes prescriptions concernant les renseignements requis des navires qui ne peuvent pas satisfaire aux dispositions de la présente Convention pour les raisons spécifiées aux règles A-3 et B-4 de l'Annexe.

2 L'Organisation informe les Parties de toute communication reçue en vertu du présent article et diffuse à toutes les Parties les renseignements qui lui ont été communiqués en vertu des alinéas 1 b) et c) du présent article.

Article 15

Règlement des différends

Les Parties règlent tout différend survenant entre elles quant à l'interprétation ou l'application de la présente Convention par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation, d'arbitrage, de règlement judiciaire, de recours à des organismes ou accords régionaux, ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

Article 16

Rapport avec le droit international et d'autres accords

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout État en vertu du droit international coutumier, tel que défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Article 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1 La présente Convention est ouverte à la signature de tout État, au Siège de l'Organisation, du 1er juin 2004 au 31 mai 2005 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2 Les États peuvent devenir Parties à la Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4 Si un État comporte deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des questions traitées dans la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

5 Toute déclaration de ce type est notifiée par écrit au dépositaire et mentionne expressément l'unité ou les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.

Article 18

Entrée en vigueur

1 La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins trente États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins trente-cinq pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, ont soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 17.

2 Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation,

l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.

3 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 19 s'applique à la présente Convention telle que modifiée.

Article 19 *Amendements*

1 La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2 Amendements après examen au sein de l'Organisation :

- a) Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention. L'amendement proposé est soumis au Secrétaire général qui le diffuse aux Parties et aux Membres de l'Organisation six mois au moins avant son examen.
- b) Un amendement proposé et diffusé de la manière prévue ci-dessus est renvoyé au Comité pour examen. Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité aux fins de l'examen et de l'adoption de l'amendement.
- c) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.
- d) Les amendements adoptés conformément à l'alinéa c) sont communiqués par le Secrétaire général aux Parties pour acceptation.
- e) Un amendement est réputé avoir été accepté dans les cas suivants :
 - i) Un amendement à un article de la présente Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle deux tiers des Parties ont notifié leur acceptation au Secrétaire général.
 - ii) Un amendement à une Annexe est réputé avoir été accepté à l'expiration d'une période de douze mois après la date de son adoption ou toute autre date fixée par le Comité. Toutefois, si à cette date plus d'un tiers des Parties ont notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

- f) Un amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes :
- i) Un amendement à un article de la présente Convention entre en vigueur à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté conformément à l'alinéa e) i).
 - ii) Un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, à l'exception de toute Partie qui a :
 - 1) notifié son objection à l'amendement conformément à l'alinéa e) ii) et n'a pas retiré cette objection; ou
 - 2) notifié au Secrétaire général, avant l'entrée en vigueur de cet amendement, que celui-ci entrera en vigueur à son égard uniquement après notification ultérieure de son acceptation.
- g) i) Une Partie qui a notifié une objection en vertu de l'alinéa f) ii) 1) peut par la suite notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement. Cet amendement entre en vigueur pour cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.
- ii) Si une Partie qui a adressé une notification visée à l'alinéa f) ii) 2) notifie au Secrétaire général qu'elle accepte un amendement, cet amendement entre en vigueur à l'égard de cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.

3 Amendement par une conférence :

- a) À la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner des amendements à la présente Convention.
- b) Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.
- c) À moins que la Conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures définies aux alinéas 2 e) et f) respectivement.

4 Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à l'Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5 Toute notification en vertu du présent article est adressée par écrit au Secrétaire général.

- 6 Le Secrétaire général informe les Parties et les Membres de l'Organisation :
- a) de tout amendement qui entre en vigueur et de la date de son entrée en vigueur en général et à l'égard de chaque Partie; et
 - b) de toute notification faite en vertu du présent article.

Article 20 *Dénonciation*

1 La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2 La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au dépositaire et prend effet un an après la date à laquelle le dépositaire en a reçu notification ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans la notification.

Article 21 *Dépositaire*

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

2 Outre les fonctions spécifiées dans d'autres dispositions de la présente Convention, le Secrétaire général :

- a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :
 - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention; et
 - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et
- b) dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 22
Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT À LONDRES, ce treize février deux mille quatre.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

ANNEXE

**RÈGLES POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES
EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES**

SECTION A – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Règle A-1
Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

- 1 "Date anniversaire" désigne le jour et le mois de chaque année correspondant à la date d'expiration du Certificat.
- 2 "Capacité en eaux de ballast" désigne la capacité volumétrique totale des citernes, espaces ou compartiments utilisés à bord d'un navire pour transporter, charger ou décharger des eaux de ballast, y compris les citernes, espaces ou compartiments polyvalents conçus pour permettre le transport d'eaux de ballast.
- 3 "Compagnie" désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code international de gestion de la sécurité¹.
- 4 "Construit", s'agissant d'un navire, désigne le stade auquel :
 - .1 la quille est posée; ou
 - .2 une construction identifiable au navire particulier commence; ou
 - .3 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de construction, si cette dernière valeur est inférieure; ou
 - .4 le navire subit une transformation importante.
- 5 "Transformation importante" désigne une transformation :
 - .1 qui modifie la capacité en eaux de ballast d'un navire de 15 % ou plus; ou
 - .2 qui change le type du navire; ou
 - .3 qui vise, de l'avis de l'Administration, à prolonger la vie d'un navire de 10 ans ou plus; ou

¹ Il convient de se reporter au Code ISM que l'Organisation a adopté par la résolution A.741(18), telle que modifiée.

- .4 qui entraîne des modifications du système d'eaux de ballast d'un navire autres que le remplacement des éléments. La transformation d'un navire pour répondre aux dispositions de la règle D-1 ne doit pas être considérée comme constituant une transformation importante aux fins de la présente Annexe.

6 "À partir de la terre la plus proche" signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international; toutefois, aux fins de la Convention, l'expression "à partir de la terre la plus proche" de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11°00'S et de longitude 142°08'E sur la côte australienne et le point de latitude 10°35'S et de longitude 141°55'E, puis les points suivants :

latitude 10°00'S et longitude 142°00'E
latitude 9°10'S et longitude 143°52'E
latitude 9°00'S et longitude 144°30'E
latitude 10°41'S et longitude 145°00'E
latitude 13°00'S et longitude 145°00'E
latitude 15°00'S et longitude 146°00'E
latitude 17°30'S et longitude 147°00'E
latitude 21°00'S et longitude 152°55'E
latitude 24°30'S et longitude 154°00'E
et enfin le point de latitude 24°42'S
et de longitude 153°15'E sur la côte australienne.

7 "Substance active" désigne une substance ou un organisme, y compris un virus ou un champignon, qui agit de manière générale ou spécifique sur ou contre des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes.

Règle A-2 *Applicabilité générale*

Sauf disposition expresse contraire, le rejet des eaux de ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la gestion des eaux de ballast conformément aux dispositions de la présente Annexe.

Règle A-3 *Exceptions*

Les prescriptions de la règle B-3, ou les mesures éventuellement adoptées par une Partie conformément aux dispositions de l'article 2.3 ou de la section C, ne s'appliquent pas :

- .1 à la prise ou au rejet d'eaux de ballast et de sédiments nécessaire pour garantir la sécurité d'un navire dans des situations d'urgence ou la sauvegarde de la vie humaine en mer; ou
- .2 au rejet accidentel ou à l'entrée d'eaux de ballast et de sédiments résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :

- .1 à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises avant et après la survenance de l'avarie ou la découverte de l'avarie ou du rejet pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet; et
- .2 à moins que l'avarie ne soit due à un acte délibéré ou téméraire du propriétaire, de la compagnie ou de l'officier ayant la charge du navire;
- .3 à la prise et au rejet d'eaux de ballast et de sédiments lorsque ces opérations ont pour but d'éviter ou de réduire au minimum un événement de pollution par le navire; ou
- .4 à la prise et au rejet ultérieur en haute mer des mêmes eaux de ballast et sédiments ou;
- .5 au rejet d'eaux de ballast et de sédiments par un navire, sur le lieu même d'origine de la totalité des eaux de ballast et sédiments et à condition qu'il n'y ait pas de mélange avec des eaux de ballast non gérées et des sédiments provenant d'autres zones. Si un mélange s'est produit, les eaux de ballast provenant d'autres zones sont soumises à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Annexe.

Règle A-4 *Exemptions*

1 Outre les exemptions prévues dans d'autres dispositions de la présente Convention, Une Partie ou des Parties peuvent, dans les eaux relevant de leur juridiction, accorder des dispenses de toute obligation d'appliquer la règle B-3 ou C-1, mais uniquement lorsque ces dispenses sont :

- .1 accordées à un ou plusieurs navires effectuant une ou plusieurs traversées entre des ports ou lieux spécifiés; ou à un navire exploité exclusivement entre des ports ou lieux spécifiés;
- .2 valables pour une période ne dépassant pas cinq ans, sous réserve d'un examen dans l'intervalle;
- .3 accordées à des navires qui ne mélangent pas d'eaux de ballast et de sédiments autres que ceux provenant des ports ou lieux spécifiés au paragraphe 1.1; et
- .4 accordées conformément aux directives sur l'évaluation des risques élaborées par l'Organisation.

2 Les dispenses accordées en application du paragraphe 1 ne doivent pas prendre effet avant d'avoir été communiquées à l'Organisation et avant que les renseignements pertinents aient été diffusés aux Parties.

3 Aucune dispense accordée en vertu de la présente règle ne doit porter atteinte ou nuire à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources d'États adjacents ou d'autres États. Si la Partie établit qu'une dispense peut causer un préjudice à un État, celui-ci doit être consulté dans le but de résoudre tout problème identifié.

4 Toute dispense accordée en vertu de la présente règle doit être consignée dans le registre des eaux de ballast.

Règle A-5

Respect de conditions équivalentes

Le respect de conditions équivalentes à celles de la présente Annexe pour les engins de plaisance utilisés exclusivement à des fins récréatives ou sportives ou les engins utilisés essentiellement aux fins de la recherche et du sauvetage, d'une longueur hors tout inférieure à 50 mètres et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes, est établi par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

SECTION B - PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE GESTION ET DE CONTRÔLE APPLICABLES AUX NAVIRES

Règle B-1

Plan de gestion des eaux de ballast

Chaque navire doit avoir à bord et mettre en oeuvre un plan de gestion des eaux de ballast. Ce plan doit être approuvé par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de gestion des eaux de ballast doit être spécifique à chaque navire et doit au moins :

- .1 décrire en détail les procédures de sécurité que le navire et l'équipage doivent suivre pour la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Convention;
- .2 fournir une description détaillée des mesures à prendre pour mettre en oeuvre les prescriptions relatives à la gestion des eaux de ballast et les pratiques complémentaires de gestion des eaux de ballast qui sont énoncées dans la présente Convention;
- .3 décrire en détail les procédures d'évacuation des sédiments :
 - .1 en mer; et
 - .2 à terre;
- .4 décrire les procédures de coordination de la gestion des eaux de ballast à bord qui impliquent le rejet en mer, avec les autorités de l'État dans les eaux duquel ce rejet sera effectué;
- .5 désigner l'officier de bord chargé d'assurer la mise en oeuvre correcte du plan;
- .6 contenir les prescriptions en matière de notification applicables aux navires en vertu de la présente Convention; et

- .7 être rédigé dans la langue de travail du navire. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le plan doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Règle B-2

Registre des eaux de ballast

- 1 Chaque navire doit avoir à bord un registre des eaux de ballast qui peut être sur support électronique ou faire partie d'un autre registre ou système d'enregistrement et qui doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice II.
- 2 Les mentions portées sur le registre des eaux de ballast doivent être conservées à bord pendant une période minimale de deux ans à compter de la dernière inscription, puis sous le contrôle de la compagnie pendant une période minimale de trois ans.
- 3 En cas de rejet d'eaux de ballast effectué en conformité avec la règle A-3, A-4 ou B-3.6, ou en cas d'autre rejet accidentel ou exceptionnel qui ne fait pas l'objet des exemptions prévues par la présente Convention, les circonstances et les motifs du rejet doivent être indiqués dans le registre des eaux de ballast.
- 4 Le registre des eaux de ballast doit être conservé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, dans le cas d'un navire remorqué sans équipage, peut se trouver à bord du navire remorqueur.
- 5 Chacune des opérations concernant la gestion des eaux de ballast doit être intégralement et dès que possible consignée dans le registre des eaux de ballast. Chaque mention doit être signée par l'officier responsable de l'opération en question et chaque page, lorsqu'elle est terminée, doit être signée par le capitaine. Les mentions doivent être consignées dans une langue de travail du navire. Si cette langue n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, ces mentions doivent comporter une traduction dans l'une de ces langues. En cas de différend ou de divergence, les mentions écrites dans une langue officielle de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon font foi.
- 6 Les agents dûment autorisés par une Partie peuvent inspecter le registre des eaux de ballast à bord de tout navire auquel s'applique la présente règle pendant qu'il se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large. Ils peuvent en extraire des copies et en exiger la certification par le capitaine. Toute copie ainsi certifiée est, en cas de poursuites, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre. L'inspection du registre des eaux de ballast et l'établissement de copies certifiées doivent être effectués de la façon la plus prompte possible et sans que le navire ne soit indûment retardé.

Règle B-3
Gestion des eaux de ballast par les navires

- 1 Un navire construit avant 2009 :
 - .1 qui a une capacité en eaux de ballast comprise entre 1 500 et 5 000 mètres cubes inclus, doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'en 2014, date après laquelle il doit satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2;
 - .2 qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 1 500 ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-1 ou à la règle D-2 jusqu'en 2016, date après laquelle il doit satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.
- 2 Un navire auquel s'applique le paragraphe 1 doit satisfaire à ses dispositions au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement, seion celle qui intervient en premier, après la date anniversaire de la livraison du navire l'année où la norme applicable au navire doit être respectée.
- 3 Un navire construit en 2009 ou après cette date qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.
- 4 Un navire construit en 2009 ou après cette date, mais avant 2012, qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast conformément au paragraphe 1.2.
- 5 Un navire construit en 2012 ou après cette date qui a une capacité en eaux de ballast égale ou supérieure à 5 000 mètres cubes doit procéder à la gestion des eaux de ballast de façon à satisfaire au moins à la norme décrite à la règle D-2.
- 6 Les prescriptions de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires qui rejettent des eaux de ballast dans une installation de réception conçue compte tenu des directives élaborées par l'Organisation pour de telles installations.
- 7 D'autres méthodes de gestion des eaux de ballast peuvent également être acceptées en remplacement des prescriptions énoncées aux paragraphes 1 à 5, sous réserve qu'elles assurent au moins le même degré de protection de l'environnement, de la santé humaine, des biens ou des ressources, et qu'elles soient approuvées en principe par le Comité.

Règle B-4

Renouvellement des eaux de ballast

1 Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast pour satisfaire à la norme de la règle D.1 doit :

- .1 autant que possible, effectuer le renouvellement des eaux de ballast à 200 milles marins au moins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation;
- .2 lorsque le navire n'est pas en mesure de procéder au renouvellement des eaux de ballast conformément au paragraphe 1.1, ce renouvellement du ballast doit être effectué compte tenu des directives visées au paragraphe 1.1 et aussi loin que possible de la terre la plus proche et, dans tous les cas, à une distance d'au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins.

2 Dans les zones maritimes où la distance de la terre la plus proche ou la profondeur ne répond pas aux paramètres visés au paragraphe 1.1 ou 1.2, l'État du port peut désigner, en consultation avec les États adjacents ou d'autres États, selon qu'il convient, des zones où un navire peut procéder au renouvellement des eaux de ballast compte tenu des directives visées au paragraphe 1.1.

3 Un navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ou de retarder son voyage pour satisfaire à une prescription particulière du paragraphe 1.

4 Un navire qui procède au renouvellement des eaux de ballast n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du paragraphe 1 ou 2, selon le cas, si le capitaine décide raisonnablement qu'une telle opération compromettrait la stabilité ou la sécurité du navire, de son équipage ou de ses passagers du fait de conditions météorologiques défavorables, de la conception du navire ou des efforts auxquels il est soumis, d'une défaillance de l'équipement ou de toute autre circonstance exceptionnelle.

5 Lorsqu'un navire est tenu de procéder au renouvellement des eaux de ballast et ne le fait pas conformément à la présente règle, les raisons doivent être consignées sur le registre des eaux de ballast.

Règle B-5

Gestion des sédiments par les navires

1 Tous les navires doivent éliminer et évacuer les sédiments des espaces destinés aux eaux de ballast conformément aux dispositions du plan de gestion des eaux de ballast du navire.

2 Les navires visés à la règle B-3.3 à B-3.5 devraient, sans que cela porte atteinte à la sécurité ou à l'efficacité de l'exploitation, être conçus et construits de manière à réduire au minimum la prise et la rétention indésirable de sédiments, à faciliter l'élimination des sédiments et à permettre un accès sans danger pour procéder à l'élimination et l'échantillonnage des sédiments, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Les navires visés à la

règle B-3.1 devraient, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, satisfaire aux dispositions du présent paragraphe.

Règle B-6

Tâches des officiers et des membres d'équipage

Les officiers et les membres d'équipage doivent être familiarisés avec les tâches afférentes à la gestion des eaux de ballast spécifique au navire à bord duquel ils servent et doivent, en fonction des tâches qui leur sont assignées, être familiarisés avec le plan de gestion des eaux de ballast du navire.

SECTION C - PRESCRIPTIONS SPÉCIALES DANS CERTAINES ZONES

Règle C-1

Mesures supplémentaires

1 Si une Partie, individuellement ou de concert avec d'autres Parties, décide que des mesures supplémentaires à celles de la section B sont nécessaires pour prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast et sédiments des navires, cette ou ces Parties peuvent, conformément au droit international, exiger que les navires satisfassent à une norme ou prescription spécifiée.

2 Avant d'établir des normes ou prescriptions conformément au paragraphe 1, la ou les Parties devraient consulter les États adjacents ou d'autres États susceptibles d'être affectés par de telles normes ou prescriptions.

3 La ou les Parties qui ont l'intention d'introduire des mesures supplémentaires conformément au paragraphe 1 de la présente règle doivent :

- .1 tenir compte des directives élaborées par l'Organisation;
- .2 informer l'Organisation de leur intention d'établir des mesures supplémentaires au moins 6 mois avant la date prévue de mise en oeuvre desdites mesures, sauf en cas d'urgence ou d'épidémie. La notification doit indiquer :
 - .1 les coordonnées géographiques exactes des lieux où ces mesures supplémentaires s'appliquent;
 - .2 la nécessité et la justification de l'application des mesures supplémentaires, y compris, si possible, les avantages de ces mesures;
 - .3 une description des mesures supplémentaires; et
 - .4 tout arrangement éventuellement prévu pour faciliter le respect par les navires des mesures supplémentaires;

.3 dans la mesure requise par le droit international coutumier, tel que défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, obtenir l'approbation de l'Organisation.

4 La ou les Parties qui introduisent de telles mesures supplémentaires doivent s'efforcer de procurer, autant que possible, tous les services appropriés, lesquels peuvent comprendre, sans toutefois s'y limiter, des avis aux navigateurs concernant les zones, les autres itinéraires ou ports possibles, pour alléger la charge imposée au navire.

5 Les mesures supplémentaires adoptées par une ou plusieurs Parties ne doivent pas compromettre la sécurité et la sûreté du navire et ne doivent en aucun cas être en conflit avec toute autre convention à laquelle le navire serait soumis.

6 La ou les Parties qui introduisent des mesures supplémentaires peuvent renoncer à les appliquer temporairement ou dans des circonstances particulières si elles le jugent approprié.

Règle C-2

Avis concernant la prise d'eaux de ballast dans certaines zones et mesures connexes que doivent prendre les États du pavillon

1 Une Partie doit s'efforcer de diffuser des avis aux navigateurs concernant les zones relevant de leur juridiction dans lesquelles les navires ne devraient pas prendre d'eaux de ballast en raison de conditions connues. La Partie doit préciser dans ces avis les coordonnées géographiques exactes de la ou des zones susvisées et, si possible, l'emplacement d'une ou de plusieurs autres zones convenant à la prise d'eaux de ballast. Des avis peuvent être diffusés concernant :

- .1 les zones où l'on sait qu'existent des éclosions, infestations ou populations d'organismes aquatiques nuisibles ou d'agents pathogènes (par exemple, proliférations d'aigues toxiques) susceptibles d'avoir une incidence sur la prise ou le rejet d'eaux de ballast;
- .2 les zones proches de points de rejet des eaux usées; ou
- .3 les zones où l'action de chasse des marées est insuffisante, ou encore les périodes pendant lesquelles on sait qu'un courant de marée cause une turbidité accrue.

2 Outre les avis diffusés aux navigateurs conformément aux dispositions du paragraphe 1, une Partie doit notifier à l'Organisation et aux États côtiers qui pourraient être affectés toute zone identifiée conformément au paragraphe 1, ainsi que la période durant laquelle l'avis restera probablement valable. La notification adressée à l'Organisation et aux États côtiers qui pourraient être affectés doit spécifier les coordonnées géographiques exactes de la zone ou des zones susmentionnées et, si possible, indiquer l'emplacement d'une ou plusieurs autres zones convenant à la prise d'eaux de ballast. L'avis doit indiquer aux navires qui ont besoin de prendre des eaux de ballast dans la zone les autres dispositions prévues à cet égard. La Partie doit également informer les gens de mer, l'Organisation et les États côtiers qui pourraient être affectés lorsqu'un avis donné n'est plus applicable.

Règle C-3

Communication de renseignements

L'Organisation doit diffuser, par tout moyen approprié, les renseignements qui lui sont communiqués en vertu des règles C-1 et C-2.

SECTION D - NORMES APPLICABLES À LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

Règle D-1

Norme de renouvellement des eaux de ballast

1 Les navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent obtenir un renouvellement volumétrique effectif d'au moins 95 pour cent des eaux de ballast.

2 Dans le cas des navires qui procèdent au renouvellement des eaux de ballast par pompage, le renouvellement par pompage de trois fois le volume de chaque citerne à ballast doit être considéré comme satisfaisant à la norme décrite au paragraphe 1. Le pompage de moins de trois fois le volume peut être accepté à condition que le navire puisse prouver qu'un renouvellement volumétrique de 95 pour cent est obtenu.

Règle D-2

Norme de qualité des eaux de ballast

1 Les navires qui procèdent à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente règle doivent rejeter moins de 10 organismes viables par mètre cube d'une taille minimale égale ou supérieure à 50 microns et moins de 10 organismes viables par millilitre d'une taille minimale inférieure à 50 microns et supérieure à 10 microns; en outre, le rejet des agents microbiens indicateurs ne doit pas dépasser les concentrations spécifiées au paragraphe 2.

2 À titre de norme pour la santé humaine, les agents microbiens indicateurs comprennent les agents suivants :

- .1 *Vibrio cholerae* toxigène (O1 et O139), moins de 1 unité formant colonie (ufc) par 100 millilitres ou moins de 1 ufc pour 1 gramme (masse humide) d'échantillons de zooplancton;
- .2 *Escherichia coli*, moins de 250 ufc par 100 millilitres;
- .3 entérocoque intestinal, moins de 100 ufc par 100 millilitres.

Règle D-3

Prescriptions relatives à l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast

- 1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
- 2 Les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives ou des préparations contenant une ou plusieurs substances actives pour satisfaire à la présente Convention doivent être approuvés par l'Organisation, sur la base d'une procédure élaborée par l'Organisation. Cette procédure doit décrire l'approbation et l'annulation de l'approbation des substances actives et la manière dont il est proposé de les appliquer. À compter du retrait de l'approbation, l'utilisation de la ou des substances actives concernées doit être interdite dans l'année qui suit ce retrait.
- 3 Les systèmes de gestion des eaux de ballast utilisés pour satisfaire à la Convention doivent être sans danger pour le navire, son armement et l'équipage.

Règle D-4

Prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast

- 1 Si, avant la date à laquelle la norme de la règle D-2 lui serait normalement applicable, un navire participe à un programme approuvé par l'Administration pour mettre à l'essai et évaluer une technologie prometteuse de traitement des eaux de ballast, la norme de la règle D-2 ne s'applique pas à ce navire avant un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle il serait normalement tenu de la respecter.
- 2 Si, après la date à laquelle la norme de la règle D-2 lui devient applicable, un navire participe à un programme approuvé par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation, pour mettre à l'essai et évaluer une technologie prometteuse en matière d'eaux de ballast qui pourrait déboucher sur une technologie de traitement permettant de satisfaire à une norme supérieure à celle de la règle D-2, la norme de la règle D-2 ne lui est plus applicable cinq ans après la date à laquelle il est équipé de cette technologie.
- 3 Lorsqu'elles établissent et exécutent un programme quelconque de mise à l'essai et d'évaluation de technologies prometteuses de traitement des eaux de ballast, les Parties doivent :
 - .1 tenir compte des directives élaborées par l'Organisation, et
 - .2 ne faire participer que le minimum de navires nécessaire pour mettre efficacement à l'essai ces technologies.
- 4 Pendant toute la période d'essai et d'évaluation, le système de traitement doit être exploité régulièrement et de la façon prévue.

Règle D-5

Examen des normes par l'Organisation

1 Lors d'une réunion du Comité qui a lieu au plus tard trois ans avant la date la plus proche à laquelle la norme de la règle D-2 prendra effet, le Comité entreprend un examen pour déterminer s'il existe des technologies permettant de satisfaire à ladite norme, évaluer les critères énoncés au paragraphe 2 et analyser les effets socio-économiques compte tenu en particulier des besoins des pays en développement, et notamment ceux des petits États insulaires en développement. Le Comité doit également entreprendre des examens périodiques, selon les besoins, des prescriptions applicables aux navires visés à la règle B-3.1 ainsi que de tout autre aspect de la gestion des eaux de ballast traité dans la présente Annexe, y compris les directives élaborées par l'Organisation.

2 Les examens en question des technologies appropriées doivent également tenir compte :

- .1 des considérations liées à la sécurité du navire et de l'équipage;
- .2 de leur acceptabilité sur le plan écologique, c'est-à-dire qu'elles ne doivent pas avoir davantage d'impacts sur l'environnement que ceux qu'elles permettent d'éviter;
- .3 de leur aspect pratique, c'est-à-dire leur compatibilité avec la conception et l'exploitation du navire;
- .4 de leur rapport coût-efficacité, c'est-à-dire leur caractère économique; et
- .5 de leur efficacité sur le plan biologique au sens où elles permettent d'éliminer ou de rendre non viables les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast.

3 Le Comité peut constituer un ou plusieurs groupes chargés de procéder à l'examen ou aux examens visés au paragraphe 1. Le Comité arrête la composition et le mandat de tels groupes, ainsi que les questions précises qui leurs sont confiées. Ces groupes peuvent élaborer et recommander des propositions d'amendement à la présente Annexe pour examen par les Parties. Seules les Parties peuvent participer à la formulation de recommandations et aux décisions prises par le Comité à l'égard des amendements.

4 Si, sur la base des examens visés dans la présente règle, les Parties décident d'adopter des amendements à la présente Annexe, ces amendements sont adoptés et entrent en vigueur conformément aux procédures prévues à l'article 19 de la présente Convention.

SECTION E - PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE VISITES ET DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS AUX FINS DE LA GESTION DES EAUX DE BALLAST

Règle E-1 *Visites*

1 Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 auxquels s'applique la Convention, à l'exception des plates-formes flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :

- .1 Une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit en vertu de la règle E-2 ou E-3 ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.
- .2 Une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, sous réserve des dispositions de la règle E-5.2, E-5.5, E-5.6 ou E-5.7. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Convention.
- .3 Une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire du certificat, ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat qui remplace l'une des visites annuelles prévues au paragraphe 1.4. La visite intermédiaire doit permettre de s'assurer que l'équipement et les systèmes et procédés associés de gestion des eaux de ballast satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe et sont en bon état de fonctionnement. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.
- .4 Une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire, qui comprend une inspection générale de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux ou procédés associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1, afin de s'assurer qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 9 et restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.
- .5 Une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux, nécessaire pour assurer la pleine conformité avec la présente Convention. Cette visite doit permettre de s'assurer que tout changement, remplacement ou toute réparation importante a été réellement

effectuée de telle sorte que le navire satisfait aux prescriptions de la présente Convention. Ces visites doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3.

2 Dans le cas des navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1, l'Administration détermine les mesures à prendre pour s'assurer que les dispositions applicables de la présente Convention sont respectées.

3 Les visites de navires aux fins de l'application des dispositions de la présente Convention doivent être effectuées par des agents de l'Administration. L'Administration peut toutefois confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

4 Toute Administration qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer les visites prévues au paragraphe 3 doit au moins habiliter ces inspecteurs ou organismes reconnus² à :

- .1 exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de la présente Convention; et
- .2 effectuer des visites et des inspections à la requête des autorités compétentes d'un État du port qui est Partie.

5 L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de leur habilitation afin qu'elle les diffuse aux Parties pour l'information de leurs agents.

6 Lorsque l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que la gestion des eaux de ballast du navire ne correspond pas aux indications du certificat prescrit en vertu de la règle E-2 ou E-3 ou est telle que le navire n'est pas apte à prendre la mer sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources, cet inspecteur ou organisme doit veiller immédiatement à ce que des mesures correctives soient prises pour rendre le navire conforme. Un inspecteur ou organisme doit être informé immédiatement et faire en sorte que le certificat ne soit pas délivré ou soit retiré, selon le cas. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent être informées immédiatement. Lorsqu'un agent de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit fournir à l'agent, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle, et notamment de prendre les mesures décrites à l'article 9.

7 Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'aptitude du navire à procéder à la gestion des eaux de ballast conformément à la présente Convention, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, lequel doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément au

² Se reporter aux Directives que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation et aux spécifications que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation.

paragraphe 1. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le propriétaire, l'exploitant ou toute autre personne ayant la charge du navire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

8 Dans tous les cas, l'Administration intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

9 L'état du navire et de son équipement, de ses systèmes et de ses procédés doit être maintenu conformément aux dispositions de la présente Convention de manière que le navire demeure à tous égards apte à prendre la mer sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources.

10 Après l'une quelconque des visites prévues au paragraphe 1, aucun changement autre qu'un simple remplacement du matériel et des installations ne doit être apporté à la structure, à l'équipement, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux associés au plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et ayant fait l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

Règle E-2

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa

1 L'Administration doit veiller à ce qu'un certificat soit délivré à un navire auquel s'applique la règle E-1, après l'achèvement satisfaisant d'une visite effectuée conformément à ladite règle. Un certificat délivré sous l'autorité d'une Partie à la présente Convention doit être accepté par les autres Parties et considéré, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un certificat délivré par elles.

2 Les certificats doivent être délivrés ou visés soit par l'Administration, soit par tout agent ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

Règle E-3

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie

1 Une autre Partie peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle estime qu'il satisfait aux dispositions de la présente Convention, elle lui délivre un certificat ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise l'apposition d'un visa sur le certificat dont est muni le navire, conformément à la présente Annexe.

2 Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la requête.

3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête de l'Administration; il a la même valeur et doit être accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré par l'Administration.

4 Il ne doit pas être délivré de certificat à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie.

Règle E-4

Modèle du certificat

Le certificat doit être établi dans la langue officielle de la Partie qui le délivre, selon le modèle qui figure à l'appendice I. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Règle E-5

Durée et validité du certificat

1 Le certificat doit être délivré pour une durée spécifiée par l'Administration, qui ne doit pas dépasser cinq ans.

2 Pour les visites de renouvellement :

- .1 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
- .2 Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
- .3 Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

3 Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1, à condition que les visites spécifiées à la règle E-1.1.3, qui doivent avoir lieu lorsqu'un certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.

4 Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.

5 Si, à la date d'expiration du certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

6 Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

7 Dans certains cas particuliers, tels qu'arrêtés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions du paragraphe 2.2, 5 ou 6 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

8 Lorsqu'une visite annuelle est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à la règle E-1 :

- .1 la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée;
- .2 la visite annuelle ou intermédiaire suivante prescrite à la règle E-1 doit être achevée aux intervalles stipulés par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire;
- .3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par la règle E-1 ne soient pas dépassés.

9 Un certificat délivré en vertu de la règle E-2 ou E-3 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 si la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux nécessaires pour satisfaire pleinement à la présente Convention ont fait l'objet d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante et si un visa n'a pas été apposé sur le certificat conformément à la présente Annexe;
- .2 si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si la Partie délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de la règle E-1. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies du certificat dont le navire était muni avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant;
- .3 si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle E-1.1; ou
- .4 si le visa prévu à la règle E-1.1 n'a pas été apposé sur le certificat.

APPENDICE I

MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE GESTION DES
EAUX DE BALLAST

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée "la Convention") sous l'autorité du Gouvernement

.....
(Nom officiel complet du pays)

par

.....
*(Titre officiel complet de la personne compétente ou
de l'organisme autorisé en vertu des
dispositions de la Convention)*

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Port d'immatriculation

Jauge brute

Numéro OMI²

Date de construction

Capacité en eaux de ballast (en mètres cubes).....

Renseignements sur la(les) méthode(s) utilisée(s) pour procéder à la gestion des eaux de ballast

Méthode utilisée pour procéder à la gestion des eaux de ballast.....

Date d'installation (s'il y a lieu).....

Nom du fabricant (s'il y a lieu).....

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
² Système de numéros OMI d'identification des navires que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15).

La(les) principale(s) méthode(s) utilisée(s) pour procéder à la gestion des eaux de ballast à bord du présent navire est(sont) :

- conforme(s) à la règle D-1
- conforme(s) à la règle D-2
(Veuillez préciser).....
- le navire est soumis à la règle D-4

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 que le navire a été visité conformément à la règle E-1 de l'Annexe de la Convention; et
- 2 qu'à la suite cette visite, il a été constaté que la gestion des eaux de ballast à bord du navire satisfaisait aux dispositions de l'Annexe de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites prévues à la règle E-1 de l'Annexe de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré :
jour/mois/année

Délivré à.....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le
(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent autorisé qui délivre le
certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISITE ANNUELLE/INTERMÉDIAIRE EFFECTUÉE
CONFORMÉMENT À LA RÈGLE E-5.8.3**

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle/intermédiaire* effectuée conformément à la règle E-5.8.3 de l'Annexe de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT S'IL EST VALABLE POUR UNE DURÉE
INFÉRIEURE À 5 ANS, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE E-5.3**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle E-5.3 de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA APOSÉ APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VISITE DE RENOUVELLEMENT, EN
CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE E-5.4**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle E-5.4 de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Rayer les mentions inutiles.

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À CE QUE LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VISITE OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE E-5.5 OU E-5.6

Le présent certificat, conformément à la règle E-5.5 ou E-5.6* de l'Annexe de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA POUR L'AVANCEMENT DE LA DATE ANNIVERSAIRE, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE E-5.8

Conformément à la règle E-5.8 de l'Annexe de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Conformément à la règle E-5.8 de l'Annexe de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Rayer les mentions inutiles.

APPENDICE II

MODÈLE DE REGISTRE DES EAUX DE BALLAST

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES

Période allant du : au :

Nom du navire

Numéro OMI

Jauge brute

Pavillon

Capacité totale en eaux de ballast (en mètres cubes).....

Le navire est muni d'un plan de gestion des eaux de ballast

Schéma du navire indiquant les citernes à ballast :

1 Introduction

Conformément à la règle B-2 de l'Annexe de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, il doit être tenu un registre dans lequel est consignée chaque opération concernant les eaux de ballast, y compris les rejets effectués en mer et dans des installations de réception.

2 Eaux de ballast et gestion des eaux de ballast

L'expression "eaux de ballast" désigne les eaux et les matières en suspension chargées à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes. La gestion des eaux de ballast doit être conforme à un plan approuvé de gestion des eaux de ballast et tenir compte des Directives³ élaborées par l'Organisation).

3 Mentions portées sur le registre des eaux de ballast

Des mentions doivent être portées sur le registre des eaux de ballast à chacune des occasions suivantes :

3.1 Lorsque le navire prend de l'eau de ballast :

- .1 Date, heure et lieu, port ou installation, de la prise de ballast (port ou latitude/longitude), profondeur si en dehors du port

³ Il convient de se reporter aux Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes que l'Organisation a adoptées par la résolution A.868(20).

- .2 Estimation du volume de ballast pris à bord, en mètres cubes
- .3 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.2 Chaque fois que de l'eau de ballast est mise en circulation ou traitée aux fins de la gestion des eaux de ballast :

- .1 Date et heure de l'opération
- .2 Estimation du volume mis en circulation ou traité (en mètres cubes)
- .3 L'opération a-t-elle été menée conformément au plan de gestion des eaux de ballast ?
- .4 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.3 Lorsque l'eau de ballast est rejetée à la mer :

- .1 Date, heure et lieu, port ou installation, du rejet (port ou latitude/longitude)
- .2 Estimation du volume de ballast rejeté, en mètres cubes, et du volume restant, en mètres cubes
- .3 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?
- .4 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.4 Lorsque de l'eau de ballast est rejetée dans une installation de réception :

- .1 Date, heure et lieu de la prise de ballast
- .2 Date, heure et lieu du rejet de ballast
- .3 Port ou installation
- .4 Estimation du volume de ballast rejeté ou pris en mètres cubes
- .5 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?
- .6 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.5 Rejet accidentel ou autre prise ou rejet exceptionnel d'eau de ballast

- .1 Date et heure à laquelle le rejet ou la prise de ballast s'est produit
- .2 Port ou position du navire au moment du rejet ou de la prise de ballast

- .3 Estimation du volume de ballast rejeté
- .4 Circonstances de la prise, du rejet, de la fuite ou de la perte de ballast, cause et observations générales
- .5 Le plan approuvé de gestion des eaux de ballast a-t-il été mis en oeuvre avant le rejet ?
- .6 Signature de l'officier chargé de l'opération

3.6 Procédures d'exploitation supplémentaires et observations générales

4 Volume d'eau de ballast

Le volume d'eau de ballast à bord du navire devrait être estimé en mètres cubes. Le registre des eaux de ballast se réfère à maintes reprises à l'estimation du volume d'eau de ballast. Il est reconnu que la précision avec laquelle les volumes sont estimés est sujette à interprétation.

REGISTRE DES OPÉRATIONS CONCERNANT LES EAUX DE BALLAST

EXEMPLE DE PAGE DU REGISTRE DES EAUX DE BALLAST

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Date	Rubrique (numéro)	Opération/signature de l'officier responsable

Signature du capitaine :

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE

RÉSOLUTION 1

TRAVAUX FUTURS DE L'ORGANISATION CONCERNANT LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES

LA CONFÉRENCE,

AYANT ADOPTÉ la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée "la Convention"),

NOTANT que les articles 5 et 9 et les règles A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3 et D-4 de l'Annexe de la Convention renvoient aux directives ou procédures qui doivent être élaborées par l'Organisation et qui doivent porter sur des questions spécifiques indiquées dans ces articles et règles,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire d'élaborer les directives en question afin de garantir l'application uniforme à l'échelle mondiale des prescriptions pertinentes de la Convention,

INVITE l'Organisation à élaborer de toute urgence :

- .1 des directives pour les installations de réception des sédiments en vertu de l'article 5 et de la règle B-5;
- .2 des directives pour l'échantillonnage des eaux de ballast en vertu de l'article 9;
- .3 des directives sur le respect de conditions équivalentes pour la gestion des eaux de ballast à l'intention des bateaux de plaisance et des engins de recherche et de sauvetage en vertu de la règle A-5;
- .4 des directives sur le plan de gestion des eaux de ballast en vertu de la règle B-1;
- .5 des directives pour les installations de réception des eaux de ballast en vertu de la règle B-3;
- .6 des directives pour le renouvellement des eaux de ballast en vertu de la règle B-4;
- .7 des directives concernant les mesures supplémentaires prises en vertu de la règle C-1 et l'évaluation des risques en vertu de la règle A-4;

- 2 -

- .8 des directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast en vertu de la règle D-3.1;
- .9 procédure d'approbation des substances actives en vertu de la règle D-3.2; et
- .10 des directives concernant les prototypes de technologies de traitement des eaux de ballast en vertu de la règle D-4,

et à les adopter le plus tôt possible et, en tout cas, avant l'entrée en vigueur de la Convention afin de faciliter l'application uniforme à l'échelle mondiale de la présente Convention.

- 3 -

RÉSOLUTION 2

UTILISATION D'OUTILS DÉCISIONNELS POUR L'EXAMEN DES NORMES EN APPLICATION DE LA RÈGLE D-5

LA CONFÉRENCE,

AYANT ADOPTÉ la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée "la Convention"),

NOTANT que la règle D-5 de la Convention exige que lors d'une réunion qu'il tiendra au plus tard trois ans avant la date la plus proche à laquelle la norme de la règle D-2 prendra effet, le Comité entreprenne un examen visant à déterminer s'il existe des technologies permettant de satisfaire à ladite norme, à évaluer les critères énoncés au paragraphe 2 de la règle D-5 et à analyser les effets socio-économiques eu égard, en particulier, aux besoins des pays en développement et notamment des petits États insulaires en développement,

RECONNAISSANT que des outils décisionnels sont utiles pour procéder à des évaluations complexes,

RECOMMANDE que l'Organisation utilise des outils décisionnels appropriés pour procéder à l'examen des normes conformément à la règle D-5 de la Convention; et

INVITE les États Membres à fournir des avis à l'Organisation sur les outils décisionnels utiles et fiables qui pourraient l'aider à procéder à cet examen.

RÉSOLUTION 3

PROMOTION DE LA COOPÉRATION ET DE L'ASSISTANCE TECHNIQUES

LA CONFÉRENCE,

AYANT ADOPTÉ la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (ci-après dénommée "la Convention"),

CONSCIENTE du fait que les Parties à la Convention seront appelées à donner pleinement et entièrement effet à ses dispositions de manière à prévenir, réduire au minimum et finalement, éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes au moyen du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,

NOTANT qu'en vertu des articles 13.1 et 13.2 de la Convention, les Parties sont tenues notamment de fournir un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,

RECONNAISSANT la valeur des activités de coopération technique menées dans le cadre d'un partenariat avec les pays en développement sur les questions relatives à la gestion des eaux de ballast en vertu du Programme mondial FEM/PNUD/OMI sur la gestion des eaux de ballast (Programme GloBallast) depuis 2000,

CONVAINCUE que la promotion de la coopération technique permettra d'accélérer l'acceptation, l'interprétation uniforme et l'application de la Convention par les États,

NOTANT AVEC SATISFACTION que, par l'adoption de la résolution A.901(21), l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) :

- a) a affirmé que les travaux de l'OMI visant à élaborer des normes maritimes mondiales et à fournir une coopération technique en vue de garantir leur mise en œuvre et leur application efficaces peuvent contribuer et contribuent véritablement au développement durable; et
- b) a décidé que la mission de l'OMI, en ce qui concerne la coopération technique dans les années 2000, doit être d'aider les pays en développement à renforcer leur capacité à satisfaire aux règles et normes internationales relatives à la sécurité maritime ainsi qu'à la prévention de la pollution des mers et à la lutte contre celle-ci, en donnant la priorité aux programmes d'assistance technique axés sur la mise en valeur des ressources humaines, en particulier par le biais de la formation, et le renforcement des capacités institutionnelles,

1. PRIE les États Membres, en coopération avec l'OMI, d'autres États et organismes internationaux intéressés, les organisations internationales ou régionales compétentes et les programmes de l'industrie, d'encourager et de fournir directement, ou par l'intermédiaire de l'OMI, un appui aux États qui sollicitent une assistance technique pour :

- a) évaluer les incidences de la ratification, l'acceptation, l'approbation de la Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ainsi que de sa mise en œuvre et de son application;
- b) mettre au point la législation nationale et les modalités institutionnelles pour donner effet à la Convention;
- c) former le personnel scientifique et technique à la recherche, la surveillance et la mise en application (par exemple, évaluation des risques liés aux eaux de ballast, études sur les espèces marines envahissantes, surveillance et systèmes d'alerte rapide, échantillonnage et analyse des eaux de ballast), y compris, le cas échéant, fournir le matériel et les installations nécessaires en vue de renforcer les capacités nationales;
- d) échanger des renseignements et des services de coopération technique en vue de réduire au minimum les risques pour l'environnement et la santé humaine dus au transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, au moyen du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires;
- e) encourager la recherche-développement sur les méthodes améliorées de gestion et de traitement des eaux de ballast; et
- f) établir des prescriptions spéciales dans certaines zones conformément à la section C des règles de la Convention;

2. PRIE EN OUTRE les agences et organismes internationaux d'aide au développement d'apporter leur appui, notamment en fournissant les ressources nécessaires, aux programmes de coopération technique dans le domaine du contrôle et de la gestion des eaux de ballast d'une manière qui soit compatible avec les dispositions de la Convention;

3. INVITE le Comité de la coopération technique de l'OMI à continuer à prévoir des activités pour le renforcement des capacités en matière de contrôle et de gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'Organisation, afin d'appuyer la mise en œuvre et l'application effectives de la Convention par les pays en développement; et

4. PRIE INSTAMMENT tous les États d'entreprendre une action répondant aux mesures de coopération technique susmentionnées sans attendre l'entrée en vigueur de la Convention.

RÉSOLUTION 4

EXAMEN DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SÉDIMENTS DES NAVIRES

LA CONFÉRENCE,

AYANT ADOPTÉ la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (la Convention),

RECONNAISSANT qu'il faudra peut-être envisager de revoir l'Annexe de la Convention et en particulier, sans toutefois s'y limiter, les règles A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, C-1, D-1, D-2, D-3 et D-5, avant l'entrée en vigueur de la Convention, par exemple si des obstacles semblent entraver cette entrée en vigueur ou afin de passer en revue les normes décrites dans la règle D-2 de l'Annexe de la Convention,

RECOMMANDE que le Comité de la protection du milieu marin examine les règles de l'Annexe de la Convention lorsqu'il le jugera nécessaire, mais au plus tard trois ans avant la date la plus proche à laquelle les normes décrites dans la règle D-2 de l'Annexe de la Convention prendront effet, à savoir 2006.

نسخة صادقة مصادقة من نص الاتفاقية الدولية لخطوط وإدارة مياه التناجورة والترواسب في السفن لعام 2004 ، الذي
أقر في مدينة لندن في 13 شباط/فبراير 2004 ، وأودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系 2004 年 2 月 13 日订于伦敦的 2004 年船舶压载水管理国际会议最后文件及其附
录（第 1 至 4 号决议）的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the International Convention for the Control and Management of
Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, done at London on 13 February 2004, the original of
which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la
gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004, dont
l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков
и управлении ими 2004 года, принятой в Лондоне 13 февраля 2004 года, подлинник которой сдан
на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional para el control y la gestión
del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, hecho en Londres el 13 de febrero
de 2004, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima
Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

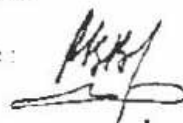
国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ،

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

23 - VI - 2004

Convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti delle navi

Le Parti di questa Convenzione,

Ricordando l'articolo 196 (1) della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare che dispone in particolare che "Gli Stati prendano tutte le misure necessarie per prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marino risultante dall'uso di tecnologie nell'ambito della loro giurisdizione o sotto il loro controllo, ovvero l'introduzione intenzionale o accidentale in una determinata parte dell'ambiente marino di specie aliene o nuove che potrebbero provocarvi cambiamenti significativi e nocivi",

Notando gli obiettivi della Convenzione del 1992 sulla diversità biologica (CBD) ed il fatto che il trasferimento e l'introduzione di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni attraverso le acque di zavorra delle navi minacciano la conservazione e l'uso sostenibile della diversità biologica, come pure della decisione IV/5 adottata nel 1998 dalla Conferenza delle Parti (COP 4) della CBD concernente la conservazione e l'uso sostenibile degli ecosistemi marini e costieri come pure la decisione VI/23 adottata nel 2002 dalla Conferenza delle Parti (COP 6) della CBD sulle specie aliene nocive per gli ecosistemi, gli habitat o le specie, ivi compresi i principi guida sulle specie invasive,

Notando inoltre che la Conferenza del 1992 delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo (UNCED aveva richiesto all'Organizzazione marittima internazionale (L'Organizzazione") di considerare l'adozione di regole appropriate per lo scarico delle acque di zavorra,

Tenendo a mente l'approccio precauzionale enunciato al principio 15 della dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo e menzionata nella risoluzione MEPC. 67 (37) adottata il 15 settembre 1995 dal Comitato di protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione,

Ricordando altresì che il Vertice mondiale del 2002 per lo sviluppo sostenibile nel paragrafo 34 (b) del suo piano di applicazione, richiama ad azioni a tutti i livelli per accelerare la messa a punto di misure volte a risolvere il problema delle specie aliene invasive presenti nelle acque di zavorra,

Consapevoli che lo scarico incontrollato di acque di zavorra e di sedimenti da parte delle navi ha comportato il trasferimento di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni che pregiudicano o nuocciono all'ambiente, alla salute dell'uomo, ai beni ed alle risorse,

Riconoscendo l'importanza che l'Organizzazione ha dato a questa questione, adottando le Risoluzioni dell'Assemblea, A. 774 (18) nel 1993 e A. 868 (20) nel 1997 al fine di trattare il trasferimento di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni,

Riconoscendo inoltre che più Stati hanno agito individualmente al fine di prevenire, ridurre al minimo e, in ultima analisi, eliminare i rischi di introduzione di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni attraverso le navi che entrano nei loro porti e riconoscendo altresì che tale questione, che presenta un interesse mondiale, necessita l'adozione di misure basate su regole applicabili su scala globale con linee guida per la loro effettiva applicazione e interpretazione uniforme,

Desiderosi di veder proseguire la messa a punto di opzioni per la gestione delle acque di zavorra più sicure ed efficaci che permetteranno di prevenire, di ridurre al minimo, e, in ultima analisi di eliminare il trasferimento di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni,

Risoluti a prevenire, ridurre al minimo ed, in ultima analisi eliminare i rischi per l'ambiente, la salute umana, i beni e le risorse dovuti al trasferimento di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni, grazie al controllo ed alla gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, evitando gli effetti secondari indesiderabili che un tale controllo potrebbe avere, ed incoraggiare l'évoluzione delle conoscenze e delle tecnologie connesse,

Considerando che il modo migliore per ottenere tali obiettivi è di concludere una Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Definizioni

Ai fini della presente Convenzione salvo disposizione espressa contraria:

1) Per amministrazione s'intende il Governo dello Stato sotto la cui autorità opera la nave. Nel caso di una nave che batte la bandiera di uno Stato, l'Amministrazione è il governo di detto Stato. Nel caso di piattaforme galleggianti adibite all'esplorazione ed allo sfruttamento dei fondi marini e del loro sotto-suolo adiacente alle coste sulle quali lo Stato costiero esercita diritti sovrani ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle sue risorse naturali ivi comprese le unità galleggianti di stoccaggio (FSU) nonché le unità galleggianti di produzione di stoccaggio e di scarico (FPSO) l'Amministrazione è il Governo dello Stato costiero interessato.

2) Per acque di zavorra, s'intendono le acque e il particolato in sospensione caricate a bordo di una nave per controllarne l'assetto longitudinale e trasversale il pescaggio, la stabilità o le sollecitazioni/sforzi cui è soggetta la nave.

3) Per gestione delle acque di zavorra, s'intendono i processi meccanici, fisici, chimici e biologici utilizzati, sia singolarmente o combinati, per eliminare, rendere innocui, o evitare di prendere o scaricare gli organismi acquatici nocivi e gli agenti patogeni presenti nelle acque di zavorra e sedimenti

4 Per Certificato s'intende il Certificato internazionale di gestione delle acque di zavorra

5) Per Comitato s'intende il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione .

6 Per " Convenzione " s'intende la Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra ed i sedimenti delle navi.

7) Per Stazza lorda " s'intende la stazza lorda calcolata in conformità alle regole sulla stazza delle navi enunciate all' allegato I della Convenzione internazionale del 1969 sulla stazza delle navi , o in ogni Convenzione che potrebbe succederle.

8 Per Organismi acquatici nocivi e agenti patogeni" s'intendono gli organismi acquatici e gli agenti patogeni che, se introdotti nel mare , compresi gli estuari, o nei corsi d'acqua possono mettere a repentaglio l'ambiente , la salute umana , i beni o le risorse , pregiudicare la diversità biologica o intralciare ogni altra utilizzazione legittima di tali ambienti.

9 Per " Organizzazione" s'intende l'Organizzazione Marittima Internazionale

10 - Per Segretario generale " s'intende il Segretario generale dell'Organizzazione.

11 Per " Sedimenti" s'intende il particolato depositato nelle acque di zavorra presenti all'interno di una nave .

12" Per " Nave " s'intende un'unità di qualsiasi tipo che opera nell'ambiente acquatico e che comprende le piattaforme galleggianti, le FSU e le FP SO.

Articolo 2

Obblighi generali

1. Le Parti s'impegnano a dare pienamente effetto alle disposizioni della presente Convenzione e del suo Allegato al fine di prevenire , di ridurre al minimo e, infine di eliminare il trasferimento di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni attraverso il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.

2. L'Allegato è parte integrante della presente Convenzione . Salvo sia espressamente previsto in maniera diversa, ogni riferimento alla presente Convenzione costituisce al contempo un riferimento al suo allegato.

3 Nessuna disposizione della presente Convenzione deve essere interpretata nel senso di impedire ad una Parte di prendere , individualmente o congiuntamente con altre Parti , misure più rigorose, volte a prevenire, ridurre, o eliminare il trasferimento di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni grazie al controllo ed alla gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi , in conformità con il diritto internazionale .

4 Le Parti si sforzano di cooperare al fine di garantire l'applicazione, l'osservanza e l'esecuzione della presente Convenzione

5 Le Parti s'impegnano a favorire il miglioramento continuo della gestione delle acque di zavorra e degli standard volti a prevenire, ridurre al minimo e, infine, eliminare il trasferimento di organismi acquatici nocivi e

di agenti patogeni attraverso il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.

6 Le Parti quando agiscono in applicazione della presente Convenzione, si sforzano di non pregiudicare né di nuocere al loro ambiente, alla salute umana, ai beni o ad altre risorse, o a quelli di altri Stati

7 Le Parti dovrebbero accertarsi che le pratiche di gestione delle acque di zavorra utilizzate per soddisfare la presente Convenzione non comportino maggiori danni di quelli che essi prevengono per il loro ambiente, la salute umana, i beni o le risorse, oppure per quelli di altri Stati.

8 le Parti incoraggiano le navi che battono la loro bandiera ed a cui si applica la presente Convenzione, ad evitare nella misura in cui cio' sia possibile, di caricare acque di zavorra contenenti organismi acquatici potenzialmente nocivi e gli agenti patogeni, così come sedimenti che possono contenere tali organismi, in particolare favorendo un'adeguata applicazione delle raccomandazioni elaborate dall'Organizzazione

9 Le Parti si sforzano di cooperare, sotto gli auspici dell'Organizzazione per far fronte alle minacce ed ai rischi che gravano sugli ecosistemi marini sensibili, vulnerabili o in pericolo e sulla diversità biologica, in zone situate al di là dei limiti della giurisdizione nazionale, nel contesto della gestione delle acque di zavorra.

Articolo 3

Applicazione.

1. Salvo diversamente stabilito dalla presente Convenzione, quest'ultima si applica:

- a) alle navi che battono la bandiera di una Parte: e
- b) alle navi che non battono la bandiera di una Parte, ma che agiscono sotto l'autorità di una Parte.

2. La presente Convenzione non si applica:

- a) alle navi che non sono progettate o costruite per trasportare acque di zavorra;
- b) alle navi di una Parte che operano unicamente in acque che dipendono dalla giurisdizione della medesima Parte, a meno che la Parte decida che lo scarico delle acque di zavorra da queste navi pregiudichi o nuoccia al suo ambiente, alla salute umana, ai beni o alle risorse o a quelli di Stati adiacenti
- c) alle navi di una Parte che operano unicamente in acque sotto la giurisdizione di un'altra Parte, soggette all'autorizzazione di quest'ultima parte per tale esclusione, Nessuna Parte potrà dare l'autorizzazione se ciò può compromettere o danneggiare l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse suoi o quelli di Stati adiacenti o di altri Stati. Ogni Parte che non garantisce tale autorizzazione dovrà notificare all'amministrazione della nave interessata che la Convenzione si applica a tale nave;

- d) alle navi che operano unicamente nelle acque sotto la giurisdizione di una Parte e in alto mare, eccetto per le navi a cui non è data l'autorizzazione di cui al sub paragrafo (c) a meno che tale Parte decida che lo scarico di acque di zavorra da parte di tali navi pregiudicherebbe o nuocerebbe all'ambiente, alla salute umana, ai beni o alle risorse suoi o a quelli di Stati adiacenti o di altri Stati;
 - e) alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie o altre navi appartenenti ad uno Stato o da quest'ultimo gestite e utilizzate esclusivamente, nel periodo considerato, per un servizio pubblico non commerciale. Tuttavia, ciascuna Parte si accerta, attraverso l'adozione di misure appropriate che non compromettano le operazioni o la capacità operativa delle navi di questo tipo di sua proprietà o da essa gestite, che tali navi agiscano in modo compatibile con la presente Convenzione, sempre che ciò sia ragionevole e possibile in pratica; e
 - f) alle acque di zavorra permanenti in cisterne sigillate a bordo delle navi che non siano soggette allo scarico.
- 3) Nel caso di navi di Stati non Parti della presente Convenzione, le Parti applicano le prescrizioni della presente Convenzione nella misura necessaria affinché tali navi non beneficino di un trattamento più favorevole.

Articolo 4

Controllo del trasferimento di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni attraverso acque di zavorra e i sedimenti delle navi.

1. Ciascuna Parte esige che le navi, cui la presente Convenzione si applica, e che battono la sua bandiera, o che sono gestite sotto la sua autorità, rispettino le prescrizioni della presente Convenzione, ivi comprese le norme e le prescrizioni applicabili dell'Allegato, e adotta misure efficaci per accertarsi che tali navi soddisfino queste prescrizioni.
2. Ciascuna Parte, tenendo debitamente conto delle sue condizioni particolari e possibilità, elabora le politiche nazionali, le strategie o i programmi per la gestione delle acque di zavorra nei suoi porti e nelle acque sotto la propria giurisdizione, che concordano con e promuovono, il raggiungimento degli obiettivi della presente Convenzione.

Articolo 5

Impianti di raccolta dei sedimenti

1. Ciascuna Parte s'impegna a garantire che nei porti e nei terminali da essa designati nei quali avvengono la pulizia o le riparazioni delle cisterne per le acque di zavorra, siano presenti adeguati impianti predisposti per la raccolta dei sedimenti, che tengano conto delle linee guida elaborate dall'Organizzazione. Questi impianti di raccolta dovrebbero operare senza causare

indebiti ritardi alle navi e permettere di smaltire in tutta sicurezza i sedimenti, senza pregiudicare né nuocere all'ambiente, alla salute umana, ai beni o alle risorse, propri o degli altri Stati

2) Ciascuna Parte informerà l'Organizzazione della trasmissione alle altre Parti di tutti i casi in cui strutture gli impianti definiti dal paragrafo 1 siano inadeguati.

Articolo 6.

Ricerca scientifica e tecnica e monitoraggio

1. Le Parti si sforzano, individualmente o collettivamente di:

- a) promuovere e facilitare la ricerca scientifica e tecnica in materia di gestione delle acque di zavorra; e
- b) monitorare gli effetti della gestione delle acque di zavorra nelle acque che dipendono dalla loro giurisdizione.

Queste attività di ricerca e di monitoraggio dovrebbero includere l'osservazione, la misurazione, il campionamento, la valutazione, l'analisi dell'efficacia e gli impatti sfavorevoli di ogni metodologia o tecnologia, nonché ogni impatto sfavorevole causato da organismi e agenti patogeni che si è scoperto essere stati introdotti attraverso le acque di zavorra delle navi.

2 Per promuovere gli obiettivi della presente Convenzione, ciascuna Parte facilita l'accesso delle altre Parti che ne fanno richiesta alle informazioni rilevanti su:

- a) le misure tecniche ed i programmi scientifici e tecnologici intrapresi nella gestione delle acque di zavorra. e
- a) l'efficacia della gestione delle acque di zavorra, come desunta dai programmi di monitoraggio e valutazione.

Articolo 7

Visite e rilascio dei certificati

1. Ciascuna Parte assicura che le navi battenti la sua bandiera o operanti sotto la sua autorità e soggette alle sue ispezioni e certificazioni, siano ispezionate e certificate in conformità alle Regole dell'Allegato.

2. Una Parte che applica misure ai sensi dell'articolo 2.3 e della Sezione C dell'Allegato non deve richiedere un'ispezione ed una certificazione addizionale alla nave di un'altra Parte, né l'Amministrazione dipende cui è soggetta questa nave è tenuta a sottoporla a misure addizionali di certificazione e ispezione imposte da un'altra Parte. La Parte che applica tali misure addizionali è responsabile della verifica della loro applicazione che non deve causare alla nave ritardi indebiti.

Articolo 8

Violazioni

1. Ogni violazione, ovunque si commetta, alle prescrizioni della presente Convenzione è vietata e sanzionata dalla legislazione dell'Amministrazione

della nave interessata. Se l'Amministrazione è informata di una violazione, procede alle dovute indagini e può richiedere alla Parte che l'ha informata di fornirle prove supplementari della presunta violazione. Se l'Amministrazione ritiene che esistono prove sufficienti per consentire azioni legali per la presunta violazione, fa in modo che tali azioni legali siano intraprese al più presto in conformità alla propria legislazione. L'Amministrazione informa rapidamente la Parte che ha segnalato la presunta violazione, nonché l'Organizzazione, delle misure adottate. Se l'Amministrazione non ha intrapreso alcuna azione entro il termine di un anno a decorrere dalla ricezione delle informazioni, essa ne informa la Parte che ha segnalato la presunta violazione.

2. Ogni violazione alle prescrizioni della presente Convenzione che accada nella giurisdizione di una Parte è vietata e debbono essere previste sanzioni in base alla legislazione di detta Parte. Ogni qualvolta si produce una violazione, la Parte deve:

- a) intraprendere azioni legali in conformità alla sua legislazione; o
- b) fornire all'amministrazione della nave le informazioni e le prove possedute attestanti l'avvenuta violazione.

3. Le sanzioni previste dalla legislazione di una parte in applicazione del presente articolo devono essere di natura tale che per il loro rigore scorraggino le infrazioni alla presente Convenzione, ovunque avvengano.

Articolo 9

Ispezione delle navi

1. Una nave alla quale si applica la presente Convenzione può essere soggetta ad ispezione, in ogni porto o terminale offshore di un'altra Parte, da parte di funzionari debitamente autorizzati dalla Parte stessa, al fine di verificare la conformità alla presente Convenzione. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo, un'ispezione di questo tipo si limita a:

- a) verificare che la nave abbia a bordo un certificato valido che, in tal caso, deve essere accettato;
- b); ispezionare il registro delle acque di zavorra, e /o
- c) prelevare campioni delle acque di zavorra della nave in conformità alle linee guida elaborate dall'Organizzazione. Tuttavia, il tempo richiesto per analizzare questi campioni non deve essere utilizzato per ritardare indebitamente le operazioni, il movimento o la partenza della nave.

2. Se la nave non è munita di un certificato valido, o se vi sono buone ragioni di pensare che:

- a) lo stato della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente alle informazioni del certificato, o che
 - b) il comandante o l'equipaggio non sono a conoscenza delle procedure essenziali di bordo relative alla gestione delle acque di zavorra oppure non le ha applicate,
- può essere effettuata un'ispezione dettagliata.

3. Nei casi previsti al paragrafo 2 del presente articolo, la Parte che procede all'ispezione prende i provvedimenti necessari per impedire alla nave di scaricare acque di zavorra fino a quando vengano esclusi i pericoli per l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse.

Articolo 10

Rilevazione delle violazioni e controllo delle navi

1, Le Parti cooperano al rilevamento delle violazioni ed all'imposizione delle norme della presente Convenzione.

2, Qualora si riscontri che una nave ha violato la presente convenzione, la Parte di cui la nave batte bandiera e/o la Parte nel cui porto o terminale offshore opera la nave, possono, oltre alle sanzioni previste dall'articolo 8 o alle misure descritte nell'articolo 9, adottare misure di ammonimento, di fermo o di rifiuto della nave nei suoi porti. La Parte nel cui porto o terminale offshore opera la nave può tuttavia dare a tale nave l'autorizzazione a lasciare questo porto o terminale offshore per scaricare le acque di zavorra o per recarsi all'impianto di raccolta o al Cantiere di riparazione più vicino e adatto, nonché disponibile, a patto che ciò non presenti minacce per l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse.

3 Se i risultati del campionamento di cui all'articolo 9.1.c indicano, o confermano le informazioni ricevute al riguardo da un altro porto o terminale offshore, che la nave presenta una minaccia per l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse, la Parte nelle cui acque opera la nave, vieta a questa nave di scaricare acque di zavorra fin tanto che la minaccia non è stata eliminata.

4 Una Parte può anche ispezionare una nave che entra in un porto o in un terminale offshore di propria giurisdizione se un'altra Parte le chiede di procedere ad un'indagine, fornendo prove sufficienti attestanti che la nave sta operando o ha operato in violazione di una norma della presente Convenzione. Il rapporto di questa inchiesta è indirizzato alla Parte che l'ha richiesta nonché all'autorità competente dell'Amministrazione della nave in oggetto, affinché possano essere prese misure appropriate.

Articolo 11

Notifica delle misure di controllo

1. Se da una ispezione effettuata in applicazione dell'articolo 9 o 10 risulta che è stata commessa una violazione alla presente Convenzione, la nave deve esserne informata. Un rapporto deve essere indirizzato all'Amministrazione, ivi compresa ogni prova della violazione.

2 Nel caso sia adottata ogni azione a norma degli articoli 9.3, 10.2 o 10.3, il funzionario che adotta tali misure informa immediatamente per iscritto l'Amministrazione della nave in questione o, se questo non è possibile, il console o la rappresentanza diplomatica della nave in oggetto, di tutte le circostanze che hanno reso necessario il provvedimento. Inoltre deve essere informato l'organismo

riconosciuto responsabile dell'emissione dei certificati.

3. L'autorità marittima interessata, se non può adottare le misure specificate negli articoli 9.3, 10.2 o 10.3 o se la nave è stata autorizzata a recarsi al porto di scalo successivo, comunica al successivo porto di scalo, oltre alle parti menzionate al paragrafo 2, tutte le informazioni rilevanti sulla violazione.

Articolo 12

Ritardo indebito delle navi

1. E' necessario effettuare tutti gli sforzi possibili per evitare che una nave sia indebitamente fermata o ritardata a seguito dell'applicazione degli articoli 7.2, 8, 9 o 10.
2. Quando una nave è stata indebitamente fermata o ritardata a seguito dell'applicazione degli articoli 7,2 8, 9, o 10 ha diritto a risarcimento per ogni perdita o danno subiti.

Articolo 13

Assistenza tecnica, cooperazione e cooperazione regionale

1. Le Parti si impegnano a cooperare attivamente, direttamente, o tramite l'Organizzazione ed altri organismi internazionali, secondo i casi, a fornire, nel rispetto del controllo e della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, supporto a quelle Parti che richiedono assistenza tecnica per:

a) formare il personale ;

b) assicurare la disponibilità di tecnologie pertinenti, di materiale e di impianti appropriati ;

c) avviare programmi congiunti di ricerca e sviluppo e,

d) intraprendere altre misure per l'applicazione effettiva della presente Convenzione e delle relative direttive elaborate dall'Organizzazione.

2. Le parti si impegnano a cooperare attivamente, conformemente alle loro legislazioni, regolamentazioni e politiche nazionali, al trasferimento di tecnologie nel rispetto del controllo e della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.

3. Al fine di promuovere gli obiettivi della presente Convenzione, le Parti che hanno un interesse comune a proteggere l'ambiente, la salute umana, i beni e le risorse di una determinata regione geografica ed in particolare le Parti costiere rivierasche di mari chiusi o semichiusi, dovrebbero fare il possibile in considerazione delle caratteristiche regionali, per migliorare la cooperazione regionale, anche attraverso la conclusione di accordi regionali compatibili con la presente Convenzione. Le Parti cercano di cooperare con le altre Parti per concludere accordi regionali per elaborare procedure armonizzate.

Articolo 14

(Comunicazione delle informazioni)

1 Ciascuna Parte riferisce all'Organizzazione, e ove possibile rende disponibili alle altre Parti le seguenti informazioni:

- a) tutte le prescrizioni e procedure relative alla gestione delle acque di zavorra, incluse le sue leggi, i regolamenti e le linee guida per l'applicazione della presente Convenzione
 - b) la disponibilità e l'ubicazione ricezione degli impianti di raccolta per lo smaltimento sicuro delle acque di zavorra e dei sedimenti e;
 - c) Tutte le prescrizioni concernenti le informazioni richieste dalle navi che non possono soddisfare le disposizioni della presente Convenzione per le ragioni specificate regolamenti nelle Regole A-3 e B-4 dell'Allegato.
2. L'Organizzazione informa le Parti di ogni comunicazione ricevuta ai sensi del presente articolo e fa circolare tra tutte le Parti ogni informazione comunicata in base ai sottoparagrafi 1 (b) e (c) del presente articolo.

Articolo 15

Risoluzione delle controversie

Le parti risolvono qualsiasi controversia intervenuta tra di loro riguardante l'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione attraverso negoziati, indagini, mediazioni, conciliazioni, arbitrati, risoluzione in sede giudiziale, oppure ricorso ad enti o accordi regionali, o con altri mezzi pacifici a loro scelta.

Articolo 16

Relazioni con il diritto Internazionale e altri accordi;

Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica i diritti e gli obblighi di qualsiasi Stato ai sensi del diritto internazionale consuetudinario come definito nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

Articolo 17

Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla firma di ogni Stato, nella sede dell'Organizzazione dal 1° giugno 2004 al 31 marzo 2005 e resta in seguito aperta all'adesione da parte di qualsiasi Stato.
2. Gli Stati possono divenire Parti della Convenzione mediante:
 - a) firma non soggetta a ratifica, accettazione o approvazione;
 - b) firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; o
 - c) adesione
3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano depositando uno strumento efficace a tal fine presso il Segretario Generale.
4. Se uno Stato comprende due o più unità territoriali in cui sono applicabili diversi sistemi di legge in relazione alle questioni trattate in questa convenzione esso ha la facoltà, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione, di dichiarare che la presente Convenzione si applica all'insieme delle sue unità territoriali o solo ad una o più di esse e può in ogni momento modificare questa dichiarazione presentandone una nuova.
5. Ogni dichiarazione ai sensi del paragrafo 4 sarà notificata per iscritto al depositario

e indicherà espressamente l'unità e o le unità territoriali in cui si applica la presente Convenzione.

Articolo 18

Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui almeno trenta Stati, la cui flotta mercantile complessiva costituisce non meno del trentacinque per cento della stazza lorda del traffico mercantile mondiale, abbiano firmato senza riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione, o abbiano depositato lo strumento necessario di ratifica, di accettazione, di approvazione o adesione, conformemente all'articolo 17.
2. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o adesione nel rispetto della presente Convenzione dopo che sono state soddisfatte le condizioni per l'entrata in vigore, ma prima della data di entrata in vigore, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione avranno efficacia alla data di entrata in vigore della presente Convenzione, oppure tre mesi dopo la data di deposito dello strumento, se quest'ultima data è successiva.
3. Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o di adesione depositato dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione ha efficacia tre mesi dopo la data del deposito.
4. Dopo la data in cui un emendamento alla presente Convenzione è ritenuto accettato in base all'articolo 19, ogni strumento di ratifica, di accettazione di approvazione o adesione depositato si riferirà alla Convenzione, come emendata.

Articolo 19

Emendamenti

1. La presente Convenzione può essere modificata secondo una delle procedure definite nei paragrafi seguenti.
2. Emendamenti previa considerazione in seno all'Organizzazione
 - a) Ogni Parte può proporre un emendamento alla presente Convenzione. La proposta di emendamento viene sottoposta al Segretario Generale che la farà circolare tra le Parti ed i Membri dell'Organizzazione almeno sei mesi prima che venga esaminata.
 - b) Un emendamento proposto e fatto circolare come sopra indicato viene inviato al Comitato per esame. Le Parti, che siano o no Membri dell'organizzazione, sono autorizzate a partecipare alle deliberazioni del Comitato ai fini dell'esame e dell'adozione dell'emendamento.
 - c) Gli emendamenti sono adottati a maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti in seno al Comitato, a condizione che almeno un terzo delle Parti sia presente al momento della votazione.
 - d) Gli emendamenti adottati in conformità al sottoparagrafo c) sono comunicati dal Segretario generale alle Parti per accettazione.
 - e) Un emendamento è ritenuto accettato nei casi seguenti:

- i) Un emendamento ad un articolo della presente Convenzione è ritenuto accettato alla data in cui due terzi delle Parti abbiano notificato la loro accettazione al Segretario Generale.

Un emendamento all'Allegato è ritenuto accettato alla scadenza di un periodo di 12 mesi dopo la data della sua adozione o ogni altra data fissata dal Comitato. Tuttavia, se a questa data più di un terzo delle Parti avranno notificato al Segretario Generale la propria obiezione a questo emendamento, questo ultimo non sarà ritenuto accettato.

- f) Un emendamento entra in vigore alle seguenti condizioni:

- i) Un emendamento ad un articolo della presente Convenzione entra in vigore, per le Parti che hanno dichiarato di averlo accettato, sei mesi dopo la data in cui si ritiene accettato conformemente al sottoparagrafo e) i).
- ii) Un emendamento all'Allegato entra in vigore per tutte le Parti sei mesi dopo la data in cui si ritiene accettato, eccetto per ciascuna Parte che abbia:

1) notificato la sua obiezione all'emendamento ai sensi del sottoparagrafo e) ii) e che non abbia ritirato tale obiezione ; o

2) notificato al Segretario generale , prima dell'entrata in vigore di questo emendamento, che quest'ultimo entrerà in vigore nei suoi confronti unicamente dopo ulteriore notifica di accettazione.

- g) i) La Parte che abbia notificato una obiezione in virtù del sottoparagrafo f) ii) (1) può successivamente notificare al Segretario generale che accetta l'emendamento. Questo emendamento entra in vigore per questa Parte sei mesi dopo la data di notifica della sua accettazione, oppure dopo la data di entrata in vigore dell'emendamento, se quest'ultima data è successiva.

ii) Se una Parte che ha inviato una notifica conformemente al sottoparagrafo f) ii) (2) notifica al Segretario generale che accetta un emendamento, questo emendamento entra in vigore per questa Parte sei mesi dopo la data della notifica della sua accettazione, oppure dopo la data di entrata in vigore dell'emendamento, se questa ultima data è successiva.

3. Emendamento da parte di una Conferenza :

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

b) un emendamento adottato da questa Conferenza a maggioranza di due terzi delle Parti presenti e votanti è comunicato dal Segretario Generale a tutte le Parti per l'accettazione.

c) salvo diversa decisione da parte della Conferenza, l'emendamento è ritenuto accettato ed entra in vigore in conformità alle procedure definite rispettivamente ai paragrafi 2 (e) e (f).

4. Qualsiasi Parte che non abbia accettato un emendamento all'Allegato è considerata come Parte non contraente ai soli fini dell'applicazione di questo emendamento.

5. Qualsiasi notifica ai sensi del presente articolo è formulata per iscritto al Segretario generale.

6. Il Segretario generale informa le Parti e i Membri dell'Organizzazione riguardo a:
a) ciascun emendamento che entra in vigore e sulla data della sua entrata in vigore in generale e per ciascuna Parte; e
b) ogni notifica fatta ai sensi del presente articolo.

Articolo 20

Denuncia.

1. La Presente Convenzione può essere denunciata da una qualsiasi delle Parti in ogni momento a decorrere dalla data in cui essa entra in vigore per quella Parte.

2. La denuncia si effettua per mezzo di notifica scritta indirizzata al depositario e ha effetto un anno dopo la sua ricezione o allo scadere di ogni altro termine specificato nella notifica.

Articolo 21

Depositario

1 La presente Convenzione è depositata presso il Segretario generale che ne trasmetterà copie certificate a tutti gli Stati che l'hanno firmata o che vi hanno aderito.

2 Oltre alle funzioni specificate in altre disposizioni della presente Convenzione, il Segretario Generale:

a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito per quanto riguarda:

i) ogni nuova firma o ogni nuovo deposito di uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione nonché la loro data;

ii) la data di entrata in vigore della presente Convenzione,

iii) il deposito di ogni strumento di denuncia della Convenzione, nonché la data in cui è stato ricevuto e la data in cui la denuncia ha effetto, e

b) appena la Convenzione entra in vigore, trasmette il testo al Segretariato dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la sua registrazione e la sua

pubblicazione in conformità all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 22

Lingue

La presente Convenzione è redatta in un unico originale in lingua araba, cinese, francese, inglese, russa e spagnola, ciascun testo autentico facente ugualmente fede.

--FATTA a LONDRA il tredici febbraio duemila e quattro ,

In fede di che, i SOTTOSCRITTI debitamente autorizzati dai LORO RISPETTIVI GOVERNI hanno firmato questa Convenzione.

REGOLAMENTI PER IL CONTROLLO E LA GESTIONE DELLE ACQUE DI ZAVORRA E DEI SEDIMENTI DELLE NAVI

SEZIONE A – DISPOSIZIONI GENERALI

Regolamento A-1 Definizioni

Ai fini del presente allegato:

- 1 Per “Anniversario” si intende il giorno ed il mese di ogni anno corrispondente alla data di scadenza del Certificato.
- 2 Per “Capacità Acqua di zavorra” si intende la capacità volumetrica totale di qualsiasi serbatoio, spazio o compartimento su una nave utilizzato per il trasporto, il carico o lo scarico di acqua di zavorra, compreso ogni serbatoio, spazio o compartimento multi-uso progettato per consentire il trasporto di acqua di zavorra.
- 3 Per “Società” si intende il proprietario della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali l’amministratore o il noleggiatore, che è stata investita dal proprietario della nave delle responsabilità delle manovre operate sulla nave stessa e che, nell’assumere tale responsabilità, ha convenuto di assolvere a tutti i doveri e responsabilità di sicurezza imposti dal Codice Internazionale di Gestione della Sicurezza¹.
- 4 Per “Costruita” riguardo ad una nave si intende una fase di costruzione in cui:
 - 1 la chiglia è stata impostata; o
 - 2 inizia la costruzione che può identificarsi come propria di una nave specifica;
 - 3 il montaggio della nave ha avuto inizio relativamente ad almeno 50 tonnellate o all’1 per cento del totale stimato di tutto il materiale strutturale, qualunque dei due sia inferiore; oppure
 - 4 la nave subisce una trasformazione rilevante.

¹ Si veda il Codice ISM, adottato dall’Organizzazione con Risoluzione A.714 (18), come modificato.

5 Per “Trasformazione rilevante” si intende la trasformazione di una nave:

- 1 che modifica la capacità di acqua di zavorra di almeno il 15 per cento, o
 - 2 che modifica la sua tipologia, o
 - 3 per la quale, a giudizio dell'amministrazione, si prevede di prolungare la vita di dieci anni o più, o
 - 4 che comporti modifiche del sistema di acque di zavorra diverse dalla sostituzione di componenti con altri dello stesso tipo. La trasformazione di una nave per soddisfare le disposizioni del regolamento D-1 non può essere considerata come una trasformazione rilevante ai fini del presente allegato.
- 6 Con l'espressione “dalla terra più vicina” si intende dalla linea di base a partire dalla quale è stabilito il mare territoriale della zona in questione in base al diritto internazionale, tranne che, ai fini della convenzione, dalla “terra più vicina” al largo della costa nord-orientale dell'Australia si intende da una linea tracciata da un punto della costa dell'Australia in

latitudine 11°00' S, longitudine 142°08' E
dal punto di latitudine 10°35' S, longitudine 141°55' E
dal punto di latitudine 10°00' S, longitudine 142°00' E
dal punto di latitudine 9°10' S, longitudine 143°52' E
dal punto di latitudine 9°00' S, longitudine 144°30' E
dal punto di latitudine 10°41' S, longitudine 145°00' E
dal punto di latitudine 13°00' S, longitudine 145°00' E
dal punto di latitudine 15°00' S, longitudine 146°00' E
dal punto di latitudine 17°30' S, longitudine 147°00' E
dal punto di latitudine 21°00' S, longitudine 152°55' E
dal punto di latitudine 24°30' S, longitudine 154°00' E
dal punto della costa dell'Australia
con latitudine 24°42' S, longitudine 153°15' E.

- 7 Per “Sostanza Attiva” si intende una sostanza o un organismo, inclusi un virus o un fungo, che svolge un'azione generale o specifica su organismi acquatici nocivi e agenti patogeni.

Regolamento A- 2 *Applicazione Generale*

Salvo ove espresso diversamente, lo scarico di acqua di zavorra deve essere condotto solo attraverso la *Gestione dell'Acqua di Zavorra* in conformità con le disposizioni del presente allegato.

Regolamento A-3 *Eccezioni*

I requisiti del regolamento B-3, o eventuali misure adottate da una Parte ai sensi dell'articolo 2.3 e della Sezione C, non si applicano a:

1. il carico o lo scarico di acqua di zavorra e dei sedimenti necessari per garantire la sicurezza di una nave in situazioni di emergenza o per salvare vite in mare; o
2. lo scarico accidentale o carico di acqua di zavorra e dei sedimenti derivanti da un'avaria alla nave o al suo equipaggiamento:
 1. a condizione che tutte le ragionevoli precauzioni siano state prese prima e dopo il verificarsi dell'avaria o della scoperta dell'avaria o dello scarico al fine di prevenire o ridurre al minimo lo scarico, e
 2. a meno che il proprietario, la Società o l'ufficiale responsabile non abbiano causato l'avaria, o per dolo o negligenza o
3. il carico e lo scarico delle acque di zavorra e dei sedimenti che si realizza con lo scopo di evitare o di ridurre al minimo gli eventi di inquinamento dovuti alla nave, oppure
4. il carico ed il conseguente scarico in alto mare della stessa acqua di zavorra e dei sedimenti; o
5. lo scarico di acqua di zavorra e sedimenti esattamente nello stesso punto da cui quell'acqua e quei sedimenti provengono, ammesso che non si uniscano con acque di zavorra e sedimenti provenienti da altre aree. Se la miscelazione si è verificata, l'acqua di zavorra presa da altre aree sarà soggetta alla Gestione dell'Acqua di Zavorra in conformità con il presente allegato.

Regolamento A-4 *Esenzioni*

1. Una o più Parti, nelle acque sotto la propria giurisdizione, possono concedere deroghe ai requisiti per applicare i regolamenti B-3 o C-1, in aggiunta alle esenzioni contenute in altre parti della presente Convenzione, ma solo quando:
 1. si riferiscono a una o più navi che realizzano uno o più viaggi tra porti o luoghi specifici; o ad una nave che opera esclusivamente tra porti o luoghi specifici;
 2. sono effettive per un periodo non superiore a cinque anni con riserva di un riesame intermedio;
 3. si riferiscono a navi che non miscelano acqua di zavorra né sedimenti se non tra i porti o luoghi specificati nel paragrafo 1.1; e
 4. si basano sulle Linee Guida sulla valutazione del rischio elaborate dall'Organizzazione.
2. Le deroghe concesse ai sensi del paragrafo 1 sono effettive solo dopo comunicazione all'Organizzazione e circolazione dell'informazione attinente alle Parti.

3. Eventuali deroghe concesse ai sensi del presente regolamento non devono compromettere o danneggiare l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse degli Stati adiacenti o di altri Stati. Ogni Stato individuato dalla Parte che potrebbe essere danneggiato, deve essere consultato al fine di risolvere eventuali problemi riscontrati.
4. Ciascuna deroga concessa ai sensi del presente regolamento deve essere registrata nel Registro dell'acqua di zavorra.

Regolamento A- 5 *Conformità equivalente*

Nel caso di imbarcazioni da diporto utilizzate esclusivamente per fini ricreativi o competizioni o imbarcazioni utilizzate principalmente per la ricerca ed il soccorso, con lunghezza totale inferiore ai 50 metri, e con una capacità massima di acqua di zavorra di 8 metri cubi, la conformità equivalente al presente Allegato deve essere determinata dall'Amministrazione, tenendo conto delle Linee Guida elaborate dall'Organizzazione.

SEZIONE B – REQUISITI DI GESTIONE E DI CONTROLLO APPLICABILI ALLE NAVI

Regolamento B- 1 *Piano di Gestione delle Acque di Zavorra*

Ogni nave deve avere a bordo e attuare un piano di gestione dell'acqua di zavorra. Tale piano deve essere approvato dall'Amministrazione tenendo conto delle Linee Guida sviluppate dall'Organizzazione. Il Piano di Gestione dell'acqua di zavorra deve essere specifico per ogni nave e deve almeno:

1. indicare in forma dettagliata procedure di sicurezza per la nave e per l'equipaggio collegate con il Piano di Gestione delle acqua di zavorra, così come previsto dalla presente Convenzione
2. fornire una descrizione dettagliata delle azioni da intraprendere per ottemperare ai requisiti sulla gestione dell'acqua di zavorra e alle rispettive pratiche supplementari indicate nella presente Convenzione;
3. indicare in forma dettagliata le procedure per lo smaltimento dei sedimenti:
 1. in mare; e
 2. a terra;
4. includere le modalità di coordinamento del Piano di Gestione delle Acque di Zavorra a bordo che coinvolge lo scarico a mare con le autorità dello Stato nelle cui acque tale scarico avrà luogo;
5. designare gli ufficiali di bordo incaricati di garantire che il piano sia correttamente attuato;
6. avere i requisiti di notifica per le navi previsti dalla presente Convenzione; e

7. essere scritto nella lingua di lavoro della nave. Se la lingua utilizzata non è l'inglese, il francese o lo spagnolo, una traduzione in una di queste lingue deve essere inclusa.

Regolamento B-2 *Registro delle acque di zavorra*

1. Ogni nave deve avere a bordo un registro delle acque di zavorra, che può essere un sistema di registrazione elettronico o essere integrato in un altro registro o sistema di registro, e deve almeno contenere le informazioni di cui all'Appendice II.
2. I dati inseriti nel registro delle acqua di zavorra devono essere conservati a bordo della nave per un periodo minimo di due anni dopo l'ultimo inserimento e, successivamente, conservati dalla società per un periodo minimo di tre anni.
3. In caso di scarico dell'acqua di zavorra ai sensi dei regolamenti A-3, A-4 o B-3.6 o in caso di scarico accidentale o eccezionale di acqua di zavorra la cui esenzione non è contemplata nella presente Convenzione, una annotazione deve essere registrata nel registro delle acque di zavorra descrivendo le circostanze dello scarico ed il motivo.
4. Il registro delle acque di zavorra deve essere prontamente disponibile per la consultazione in tempi ragionevoli e, nel caso di una nave a rimorchio senza equipaggio, deve essere tenuto a bordo della nave rimorchiata.
5. Ogni operazione relativa alle acque di zavorra deve essere debitamente registrata immediatamente nel registro. Ogni annotazione deve essere firmata dall'ufficiale responsabile dell'operazione e ogni pagina dovrà essere sottoscritta dal comandante. Le annotazioni nel registro sono nella lingua di lavoro della nave. Se questa lingua non è inglese, francese o spagnolo le registrazioni devono contenere una traduzione in una di tali lingue. Quando si utilizzano anche annotazioni in una lingua ufficiale dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, queste annotazioni prevalgono in caso di controversie o di discrepanze.
6. I funzionari debitamente autorizzati da una Parte possono ispezionare il registro delle acque di zavorra a bordo di una nave cui si applica il presente regolamento mentre la nave è nel suo porto o in un terminale offshore, e possono fare una copia di una registrazione, e chiedere al comandante di certificare che la copia sia una copia autentica. Ogni copia così certificata deve essere ammessa in qualsiasi procedimento giudiziario come prova dei fatti dichiarati nell'annotazione. L'ispezione del registro delle acque di zavorra e l'estrazione delle copie certificate deve essere effettuata il più rapidamente possibile senza causare alla nave ingiustificati ritardi.

Regolamento B-3 *Gestione delle Acque di Zavorra per le Navi*

1. Una nave costruita prima del 2009:
 1. con una capacità di acqua di zavorra compresa tra 1.500 e 5.000 metri cubi, deve effettuare una Gestione delle Acque di Zavorra che risponda almeno allo standard descritto nel regolamento D-1 o nel regolamento D-2 fino al 2014; dopo tale data dovrà almeno rispondere allo standard descritto nel regolamento D-2;

2. con una capacità di acqua di zavorra inferiore a 1.500 o superiore a 5.000 metri cubi deve effettuare una Gestione delle Acque di Zavorra che risponda almeno allo standard descritto nel regolamento D-1 o nel regolamento D-2 fino al 2016; dopo tale data dovrà almeno rispondere allo standard descritto nel regolamento D-2;
2. Una nave a cui si applicano le norme descritte nel paragrafo 1 deve rispettare tali norme non oltre la prima ispezione intermedia o di rinnovo, quale di questa avvenga prima, successiva al raggiungimento della data di anniversario del varo della nave prevista dalla norma applicabile alla nave medesima.
 3. Una nave costruita nel 2009 o dopo il 2009 con una capacità di acqua di zavorra inferiore a 5.000 metri cubi deve attuare una Gestione delle Acque di Zavorra che risponda almeno allo standard descritto nel regolamento di D-2.
 4. Una nave costruita nel 2009 o dopo il 2009, ma prima del 2012, con una capacità di acqua di zavorra di 5.000 metri cubi o più deve effettuare una Gestione delle Acque di Zavorra ai sensi del paragrafo 1.2.
 5. Una nave costruita nel 2012 o dopo il 2012 con una capacità di acqua di zavorra uguale o superiore a 5000 metri cubi deve effettuare una Gestione delle Acque di Zavorra che risponda almeno allo standard descritto nel regolamento di D-2.
 6. I requisiti del presente regolamento non si applicano alle navi che scaricano l'acqua di zavorra in un impianto di raccolta progettato tenendo conto delle linee guida sviluppate dall'Organizzazione per tali impianti.
 7. Si possono accettare anche altri metodi di Gestione delle Acque di Zavorra come alternative ai requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 5, a condizione che tali metodi garantiscano almeno lo stesso livello di protezione per l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse e siano approvati in linea di principio dal Comitato.

Regolamento B-4 Scambio delle Acque di Zavorra per le Navi

1. Una nave che attua lo scambio delle acque di zavorra per soddisfare gli standard di cui al regolamento D-1 deve attenersi a quanto segue:
 1. ove possibile, effettuare lo scambio delle acque di zavorra ad almeno 200 miglia nautiche dalla terra più vicina e in acque di almeno 200 metri di profondità, tenendo conto delle Linee Guida elaborate dalla Organizzazione;
 2. nei casi in cui la nave non è in grado di effettuare lo scambio delle acque di zavorra secondo quanto disposto nel paragrafo 1.1, tale scambio deve essere effettuato tenendo conto delle linee guida di cui al punto 1.1 e quanto più possibile lontano dalla terra più vicina, e comunque ad almeno 50 miglia nautiche dalla terra più vicina e in acque di almeno 200 metri di profondità.
2. Nelle zone di mare in cui la distanza dalla terra più vicina o la profondità non sono conformi ai parametri descritti nei paragrafi 1.1 o 1.2, lo Stato in cui si trova il porto può designare, in consultazione con gli Stati adiacenti o con altri Stati, le zone in cui una

nave può effettuare lo scambio delle acque di zavorra, tenendo conto delle linee guida descritte nel paragrafo 1.1.

3. Una nave non è tenuta a deviare dal suo viaggio previsto, o ritardare il viaggio, al fine di soddisfare qualsiasi specifico requisito del paragrafo 1.
4. Una nave che effettua lo scambio delle acque di zavorra non è tenuta a rispettare le norme descritte nei paragrafi 1 o 2, a seconda dei casi, se il capitano decide ragionevolmente che tale scambio potrebbe minacciare la sicurezza o la stabilità della nave, dell'equipaggio o dei passeggeri a causa di condizioni meteorologiche avverse, o della progettazione della nave stessa o di sollecitazioni, guasti, o qualsiasi altra circostanza straordinaria.
5. Quando una nave deve effettuare lo scambio delle acque di zavorra e non lo fa in conformità al presente regolamento, i motivi devono essere riportati nel Registro delle Acque di Zavorra.

Regolamento B-5 *Gestione dei sedimenti delle navi*

1. Tutte le navi devono rimuovere e smaltire i sedimenti dagli spazi designati a portare l'acqua di zavorra in conformità con le disposizioni del piano di gestione delle acque di zavorra della nave.
2. Le navi di cui ai regolamenti dal B-3.3 al B-3.5 dovrebbero, senza compromettere la sicurezza o l'efficienza operativa, essere progettate e costruite al fine di minimizzare il prelievo indesiderato di sedimenti, facilitare la rimozione di questi, e fornire un accesso sicuro per consentire la rimozione dei sedimenti ed il campionamento, tenendo conto delle Linee Guida definite dall'Organizzazione. Le navi descritte nel regolamento B-3.1 dovrebbero, per quanto possibile, essere conformi al presente paragrafo.

Regolamento B-6 *Doveri degli Ufficiali e dell'equipaggio*

Gli ufficiali e l'equipaggio **devono** avere familiarità con le loro funzioni nella realizzazione della gestione dell'acqua di zavorra specifica per la nave in cui prestano servizio e, nella misura in cui rispondono ai propri doveri, avere familiarità con il piano di gestione dell'acqua di zavorra della nave.

SEZIONE C - PRESCRIZIONI SPECIALI IN ALCUNE AREE

Regolamento C – 1 *Misure aggiuntive*

1. Se una Parte, individualmente o congiuntamente con altre Parti, stabilisce che alcune misure in aggiunta a quelle della sezione B sono necessarie per prevenire, ridurre o eliminare il trasferimento di organismi acquatici nocivi e agenti patogeni attraverso l'acqua di zavorra ed i sedimenti delle navi in zone di propria giurisdizione, tale Parte o

Parti possono, in linea con il diritto internazionale, richiedere alle navi di aderire ad un determinato standard o requisito.

2. Prima di stabilire norme o requisiti di cui al paragrafo 1, la Parte o le Parti dovrebbero consultarsi con gli Stati adiacenti o altri Stati che potrebbero essere interessati da tali norme o requisiti.
3. La Parte o le Parti che intendono introdurre misure supplementari, ai sensi del paragrafo 1 devono:
 1. tenere in considerazione le Linee Guida sviluppate dall'Organizzazione;
 2. comunicare all'Organizzazione la loro intenzione di stabilire ulteriori misure almeno 6 mesi prima della data prevista di attuazione della misura o misure, tranne in situazioni di emergenza o di epidemia. Tale comunicazione deve includere:
 1. le coordinate esatte della zona di applicazione di tale misura o misure supplementari;
 2. la necessità e le ragioni che giustifichino l'applicazione della misura o misure supplementari, compresi, ove possibile, i benefici;
 3. una descrizione della/e misura/e supplementare/i; e
 4. tutte le disposizioni che potrebbero essere adottate per agevolare le navi a rispettare le misure supplementari.
 3. ottenere l'approvazione dell'Organizzazione secondo quanto richiesto dal diritto internazionale, come risulta nella Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare.
4. La Parte o le Parti che introducono tali misure supplementari devono mettere a disposizione tutti i servizi adeguati ad alleggerire il carico di lavoro per la nave, che possono includere, ma non solo, la notifica ai naviganti delle zone disponibili o delle rotte o porti alternativi disponibili, per quanto possibile.
5. Ogni ulteriore misura adottata da una o più Parti non deve compromettere la sicurezza della nave e, in ogni caso, non deve essere in conflitto con qualsiasi altra Convenzione che la nave deve rispettare.
6. La Parte o le Parti che introducono misure supplementari possono derogare queste misure per un periodo di tempo o in circostanze specifiche, come si ritiene opportuno.

Regolamento C – 2 Avvisi riguardanti il carico delle acque di zavorra in alcune aree e relative misure dello Stato di bandiera

1. Le Parti si devono adoperare per informare i naviganti circa le zone sotto la loro giurisdizione in cui le navi non dovrebbero caricare l'acqua di zavorra a causa di condizioni note. Le Parti devono includere in tali avvisi le coordinate esatte dell'area o

delle aree in questione, e, ove possibile, la posizione di qualsiasi area o aree alternative per il prelievo di acqua di zavorra. Gli avvisi possono essere rilasciati per le aree:

1. in cui le acque siano infestate o comunque popolate da organismi acquatici nocivi (ad esempio, fioriture di alghe tossiche) e agenti patogeni ;
 2. nelle cui vicinanze ci sono fognature di acque reflue; o
 3. dove la marea è scarsa o in momenti in cui è noto che un flusso di marea può essere più torbido.
2. Oltre ad informare i naviganti delle aree in conformità con le disposizioni del paragrafo 1, la Parte notifica all'Organizzazione e a tutti gli Stati costieri circa eventuali aree di cui al punto 1 e avvisa dei periodi in cui tali disposizioni potrebbero essere in vigore. La notifica all'Organizzazione e agli eventuali Stati costieri interessati deve includere le coordinate esatte dell'area o delle aree, e, ove possibile, la posizione di qualsiasi area o aree alternative per il carico di acqua di zavorra. L'avviso deve contenere consigli alle navi che necessitano di caricare l'acqua di zavorra nella zona, descrivendo le modalità adottate per forniture alternative. Le parti devono anche notificare ai naviganti, all'Organizzazione, e a tutti gli Stati costieri potenzialmente colpiti quando un determinato procedimento non sia più in vigore.

Regolamento C – 3 Comunicazione di informazioni

L'Organizzazione deve mettere a disposizione, con qualsiasi mezzo idoneo, le informazioni comunicate ai sensi dei regolamenti C-1 e C-2.

SEZIONE D - STANDARD PER LA GESTIONE DELLE ACQUE DI ZAVORRA

Regolamento D – 1 Standard per lo scambio di acque di zavorra

1. Le navi che eseguono lo scambio d'acqua di zavorra in conformità con il presente regolamento, devono farlo con una efficienza pari ad almeno il 95% di ri scambio volumetrico di acqua di zavorra.
2. Per le navi che eseguono lo scambio di acqua di zavorra attraverso il metodo del pompaggio, è conforme alla norma di cui al paragrafo 1 il pompaggio di tre volte il volume di ogni cisterna di acqua zavorra. Si può accettare un pompaggio inferiore a tre volte il volume di ogni cisterna a condizione che la nave dimostri che sia stato effettuato almeno il 95% di ri scambio volumetrico di acqua di zavorra.

Regolamento D-2 Standard per l'efficacia della gestione di acque di zavorra

1. Le navi che attuano la Gestione delle acque di zavorra in conformità con il presente regolamento devono scaricare meno di 10 organismi vitali per metro cubo la cui dimensione minima sia uguale o superiore a 50 micrometri e meno di 10 organismi vitali per ml la cui dimensione minima sia inferiore a 50 micrometri e superiore o uguale a 10 micrometri e lo scarico di microorganismi indicatori non deve superare le concentrazioni di cui al paragrafo 2.
2. I microorganismi indicatori, quali standard per la salute umana, sono rappresentati da:
 1. Ceppi patogeni di *Vibrio cholerae* (O1 e O139): meno di 1 Unità formanti di colonie (UFC) per 100 millilitri o meno di 1 UFC per grammo (peso fresco) di zooplancton;
 2. *Escherichia coli*: meno di 250 UFC per 100 millilitri;
 3. Enterococchi intestinali: meno di 100 UFC per 100 millilitri.

Regolamento D-3 Norme per l'approvazione dei sistemi di gestione dell'acqua di zavorra

1. Fatto salvo quanto specificato al paragrafo 2, i sistemi di gestione dell'acqua di zavorra utilizzati per adempiere a quanto predisposto dalla presente Convenzione devono essere approvati dall'Amministrazione tenendo conto delle Linee Guida definite dall'Organizzazione.
2. I sistemi di gestione dell'acqua di zavorra che fanno uso di sostanze attive o di preparati contenenti una o più sostanze attive devono essere approvati dall'Organizzazione, sulla base di una procedura sviluppata dalla stessa Organizzazione. Tale procedura deve includere tanto l'approvazione di sostanze attive quanto la revoca di tale approvazione nonché la modalità di applicazione prevista per tali sostanze. Nel caso in cui si revochi tale approvazione, l'utilizzo della sostanza o delle sostanze attive in questione è vietato per un anno dalla data di tale revoca.
3. I sistemi di gestione dell'acqua di zavorra utilizzati per conformarsi alla presente Convenzione devono essere sicuri per la nave, l'equipaggio e l'equipaggiamento.

Regolamento D-4 Prototipi di tecnologie per il trattamento dell'acqua di zavorra

1. Per qualunque nave che, prima della data in cui lo standard di cui al regolamento D-2 entri in vigore per la stessa nave, partecipi a un programma approvato dall'Amministrazione per verificare e valutare promettenti tecnologie di trattamento delle acque di zavorra, lo standard di cui al regolamento D-2 non si applica fino a che non siano trascorsi cinque anni dalla data in cui alla nave sarebbe richiesta l'applicazione dello standard.
2. Per qualunque nave che, dopo la data in cui entra in vigore lo standard di cui al regolamento D-2, partecipi a un programma approvato dall'Amministrazione, tenendo conto delle Linee Guida definite dall'Organizzazione, per verificare e valutare promettenti tecnologie di trattamento delle acque di zavorra con lo scopo di realizzare tecnologie di trattamento più avanzate rispetto al regolamento D-2, la norma di cui al

regolamento D-2 non è più applicabile per cinque anni dalla data di installazione di tali tecnologie.

3. Nella definizione e realizzazione di un programma per testare e valutare promettenti tecnologie per il trattamento dell'acqua di zavorra, le Parti devono:
 1. tenere in considerazione le Linee Guida definite dall'Organizzazione e,
 2. consentire la partecipazione del numero minimo di navi necessarie per testare effettivamente tali tecnologie.
4. Per tutto il periodo di prova e valutazione, il sistema di trattamento deve funzionare regolarmente e così come è stato progettato.

Regolamento D-5 Revisione degli standard da parte dell'Organizzazione

1. Nel corso di una riunione del Comitato da tenersi non più tardi di tre anni prima della prima data effettiva di entrata in vigore dello standard di cui al regolamento D-2, il Comitato deve procedere a una revisione che preveda di determinare se sono disponibili tecnologie adeguate per il raggiungimento dello standard, una valutazione dei criteri di cui al paragrafo 2, e una valutazione delle ripercussioni socio-economiche sui paesi in via di sviluppo, in particolar modo sugli Stati rappresentati da piccole isole. Il Comitato si impegna inoltre ad attuare revisioni periodiche, se necessario, per esaminare i requisiti adatti per le navi descritte nel regolamento B-3.1, così come ogni altro aspetto riguardante la gestione di acqua di zavorra presente nell'allegato, comprese le linee guida sviluppate dall'Organizzazione.
2. Le revisioni delle tecnologie devono anche tener conto:
 1. degli aspetti relativi alla sicurezza della nave e dell'equipaggio;
 2. della sostenibilità ambientale delle tecnologie, ossia queste non debbono provocare maggiori problemi ambientali di quanti ne risolvano;
 3. della loro praticabilità, ovvero la compatibilità con il funzionamento e la progettazione delle navi;
 4. degli aspetti economici; e
 5. della efficacia delle tecnologie da un punto di vista biologico nell'eliminare ovvero rendere inoffensivi o non vitali gli organismi acquatici nocivi e gli agenti patogeni nelle acque di zavorra.
3. Il Comitato può formare uno o più gruppi per attuare la/e revisione/i di cui al paragrafo 1. Il Comitato determina la composizione, il mandato e le questioni specifiche da affrontare per ciascun gruppo. Tali gruppi possono elaborare e suggerire proposte di modifica del presente allegato tenendo conto delle Parti. Soltanto le Parti possono determinare modifiche da adottare da parte del Comitato

4. Se, sulla base delle revisioni descritte nel presente regolamento, le Parti decidono di apportare delle modifiche al presente allegato, tali modifiche devono essere adottate ed entrare in vigore in conformità con le procedure di cui all'articolo 19 della presente Convenzione.

SEZIONE E – NORME SU ISPEZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA GESTIONE DELLE ACQUE DI ZAVORRA

Regolamento E-1 Ispezioni

1. Le navi di stazza lorda pari o superiore alle 400 tonnellate a cui si applica la Convenzione, ad esclusione delle piattaforme galleggianti, delle FSU e delle FPSO, sono soggette alle ispezioni descritte di seguito.
 1. Una ispezione iniziale prima che la nave entri in servizio o prima che il Certificato richiesto ai sensi dei regolamenti E-2 o E-3 venga rilasciato per la prima volta. Questa ispezione deve verificare che il piano di gestione dell'acqua di zavorra richiesto dal regolamento B-1 e le strutture, attrezzature, sistemi, montaggi, progettazione, materiali o processi associati soddisfino pienamente i requisiti della presente Convenzione.
 2. Una ispezione di rinnovo a intervalli indicati dall'Amministrazione, ma non superiori a cinque anni, salvo quando siano applicabili i regolamenti E-5.2, E-5.5, E-5.6, o E-5.7. Questa ispezione deve verificare che il piano di gestione dell'acqua di zavorra richiesto dal regolamento B-1 e le strutture, attrezzature, sistemi, montaggi, progetti, materiali o processi associati soddisfino pienamente i requisiti della presente Convenzione.
 3. Una ispezione intermedia entro i tre mesi antecedenti o successivi al secondo anniversario della data del rilascio del Certificato o entro tre mesi prima o dopo la data del terzo anniversario, che sostituisce una delle ispezioni annuali specificate nel paragrafo 1.4. Le ispezioni intermedie devono garantire che le attrezzature, i sistemi ed i processi relativi alla gestione delle acque di zavorra siano pienamente conformi ai requisiti indicati dal presente allegato e siano funzionanti. Tali ispezioni devono essere riportate sul Certificato rilasciato ai sensi dei regolamenti E-2 o E-3.
 4. Una ispezione annuale entro i tre mesi dopo antecedenti o successivi ad ogni Anniversario, compreso un controllo generale delle strutture, attrezzature, sistemi, montaggi, progetti e materiali o processi associati con il piano di gestione dell'acqua di zavorra richiesto dal regolamento B-1 per assicurare che siano conformi al paragrafo 9 e rimangano efficienti per il servizio a cui la nave è destinata. Tali ispezioni annuali devono essere approvate sul Certificato rilasciato ai sensi dei regolamenti E-2 o E-3.
 5. Una ispezione ulteriore generale o parziale, a seconda delle circostanze, deve essere fatta dopo una sostituzione, un cambiamento, o una riparazione

significativa della struttura, attrezzature, impianti, progetti, e materiali necessari per raggiungere il pieno rispetto della presente Convenzione. L'ispezione deve essere tale da garantire che ogni modifica, sostituzione o riparazione significativa sia stata effettivamente fatta, in modo che la nave sia conforme ai requisiti della presente Convenzione. Tali ispezioni devono essere approvate sul Certificato rilasciato ai sensi dei regolamenti E-2 o E-3.

2. L'Amministrazione deve stabilire misure opportune per le navi che non sono soggette alle disposizioni del paragrafo 1 in modo da garantire che le disposizioni applicabili della presente Convenzione siano rispettate.
3. Le ispezioni delle navi ai fini della applicazione delle disposizioni della presente Convenzione devono essere effettuate da funzionari dell'Amministrazione. L'Amministrazione può tuttavia affidare le ispezioni sia a ispettori nominati a tal fine o ad organizzazioni riconosciute da essa.
4. Una Amministrazione che, secondo quanto descritto nel paragrafo 3, nomina ispettori o riconosce organizzazioni² per condurre le ispezioni, come minimo autorizza tali ispettori nominati o organizzazioni riconosciute a:
 1. richiedere alla nave che ispezionano di conformarsi alle disposizioni della presente Convenzione; e
 2. effettuare controlli e ispezioni, qualora richiesto dalle autorità competenti di uno Stato di approdo che è una Parte della Convenzione.
5. L'Amministrazione comunica all'Organizzazione le specifiche responsabilità e condizioni rispetto alla delega degli ispettori o delle organizzazioni riconosciute, per la divulgazione dell'informazione alle Parti.
6. Quando l'Amministrazione, un ispettore nominato, o un organizzazione riconosciuta, determinano che la gestione delle acque di zavorra della nave non è conforme alle indicazioni del Certificato richiesto ai sensi dei regolamenti E-2 o E-3 o è tale che la nave non è in grado di procedere in mare senza rappresentare una minaccia per l'ambiente, la salute umana, la proprietà o le risorse, tale ispettore o organizzazione deve immediatamente garantire che siano prese misure correttive per portare la nave in conformità. L'ispettore o l'organizzazione devono notificare immediatamente e deve assicurarsi che il Certificato non sia rilasciato o venga revocato a seconda dei casi. Se la nave è nel porto di un'altra Parte, le autorità competenti dello Stato di approdo devono notificarlo immediatamente. Quando un funzionario dell'Amministrazione, un ispettore nominato, o una organizzazione riconosciuta hanno notificato alle autorità competenti dello Stato di approdo, il Governo dello Stato di approdo interessato deve fornire al funzionario, ispettore o organizzazione tutta l'assistenza necessaria per svolgere i propri obblighi previsti dal presente regolamento, comprese le azioni di cui all'articolo 9.
7. Ogni volta che si verifica un incidente a una nave o viene individuato un difetto che influisce sostanzialmente sulla capacità della nave di effettuare la gestione dell'acqua di zavorra in conformità con la presente Convenzione, il proprietario, l'armatore o altra

² Si vedano le Linee Guida adottate dall'Organizzazione con Risoluzione A.739 (18), secondo quanto modificato dall'Organizzazione, e i requisiti fissati dall'Organizzazione con Risoluzione A.789 (18), secondo quanto modificato dall'Organizzazione.

persona responsabile della nave deve riferire alla prima occasione all'Amministrazione, all'organismo riconosciuto o all'ispettore nominato responsabile del rilascio del Certificato, i quali devono far sì che vengano avviate le indagini per determinare se è necessaria una ispezione, come richiesto dal paragrafo 1. Se la nave è nel porto di un'altra Parte, il proprietario, armatore o altra persona responsabile deve anche riferire immediatamente alle autorità competenti dello Stato di approdo e l'ispettore nominato o organizzazione riconosciuta deve accertarsi che tale notifica venga eseguita.

8. In ogni caso, l'Amministrazione interessata deve garantire la completezza e l'efficienza dell'ispezione e deve impegnarsi ad adottare le disposizioni necessarie per rispettare tale obbligo.
9. Le condizioni della nave e delle sue attrezzature, i sistemi e le operazioni devono essere conformi alle disposizioni della presente Convenzione, per garantire che la nave sotto tutti gli aspetti sia adatta a prendere il mare senza presentare una minaccia per l'ambiente, la salute umana, i beni o le risorse.
10. Dopo che ogni ispezione della nave è stata completata secondo le direttive del paragrafo 1, nessun cambiamento deve essere fatto nella struttura, nelle attrezzature, apparecchiature, impianti e materiali esaminati dall'ispezione e legati al piano di gestione delle acque di zavorra come richiesto dal regolamento B-1, senza che l'Amministrazione abbia richiesto la loro autorizzazione, ad eccezione della sostituzione di tali apparecchiature ed accessori con altri uguali.

Regolamento E-2 Rilascio o approvazione del Certificato

1. L'Amministrazione deve assicurarsi che ad ogni nave a cui si applica il regolamento E-1 venga rilasciato il Certificato dopo il compimento di un'ispezione andata a buon fine in conformità del regolamento E-1. Ciascun Certificato rilasciato sotto l'autorità di una Parte deve essere accettato dalle altre Parti e considerato a tutti gli effetti avere la stessa validità di un Certificato rilasciato dalla Parte stessa.
2. I certificati devono essere rilasciati o convalidati dall'Amministrazione o da qualsiasi persona o organizzazione debitamente autorizzata da essa. In ogni caso, l'Amministrazione si assume la piena responsabilità dei Certificati.

Regolamento E-3 Rilascio e approvazione del Certificato da un'altra Parte

1. Su richiesta dell'Amministrazione, un'altra Parte può sottoporre una nave ad ispezione e, se ritiene che le disposizioni della presente Convenzione siano rispettate, può accordare o autorizzare il rilascio di un Certificato per la nave e, se necessario, approvare o autorizzare la convalida di tale Certificato sulla nave, in conformità con il presente Allegato.
2. Una copia del Certificato e copia della relazione dell'ispezione deve essere trasmessa al più presto all'Amministrazione richiedente.

3. Un Certificato rilasciato su richiesta di una Amministrazione deve contenere una dichiarazione nella quale si segnali questo particolare ed avrà lo stesso valore e riceverà lo stesso riconoscimento di quelli rilasciati dall'Amministrazione.
4. Nessun Certificato può essere rilasciato ad una nave battente bandiera di uno Stato che non è una Parte della Convenzione.

Regolamento E-4 Modello del Certificato

Il Certificato deve essere redatto nella lingua ufficiale della Parte che lo emette, nella forma di cui all'Appendice I. Se la lingua usata non è né inglese, né francese né spagnolo, il testo dovrà includere una traduzione in una di queste lingue.

Regolamento E-5 Durata e validità del Certificato

1. Un Certificato deve essere rilasciato per un periodo specificato dall'Amministrazione, che comunque non può eccedere i cinque anni.
2. Per le ispezioni di rinnovo:
 1. Indipendentemente da quanto predisposto nel paragrafo 1, quando l'ispezione per il rinnovo è completata entro tre mesi prima della data di scadenza del Certificato esistente, il nuovo Certificato sarà valido dalla data di completamento dell'ispezione fino ad un periodo non superiore ai cinque anni dalla data di scadenza del Certificato attuale.
 2. Quando l'ispezione per il rinnovo è completata dopo la data di scadenza del Certificato, il nuovo Certificato è valido dalla data di completamento dell'ispezione per il rinnovo fino a un periodo non superiore ai cinque anni dalla data di scadenza del Certificato esistente.
 3. Quando l'ispezione per il rinnovo è completata più di tre mesi prima della scadenza del Certificato esistente, il nuovo Certificato sarà valido dalla data di completamento dell'ispezione fino a un periodo non superiore ai cinque anni dalla data di completamento dell'ispezione di rinnovo.
3. Se un Certificato è rilasciato per un periodo inferiore a cinque anni, l'Amministrazione può estendere la validità del Certificato oltre la data di scadenza per il periodo massimo di cui al paragrafo 1, a condizione che le ispezioni, di cui al regolamento E-1.1.3 applicabile quando un certificato è rilasciato per un periodo di cinque anni, si svolgano in modo appropriato.
4. Se un'ispezione di rinnovo è stata completata e il nuovo certificato non può essere rilasciato o collocato a bordo prima della data di scadenza del certificato esistente, la persona o l'organizzazione autorizzata dall'Amministrazione può approvare il certificato esistente e tale Certificato deve essere accettato come valido per un periodo più lungo ma comunque non superiore a cinque mesi dalla data di scadenza.

5. Se una nave al momento della scadenza del certificato non è nel porto in cui deve essere ispezionata, l'Amministrazione può prorogare il periodo di validità del certificato, ma questa proroga viene concessa solo al fine di permettere alla nave di completare il viaggio fino al porto in cui è oggetto di ispezione, e solo nei casi in cui appare appropriato e ragionevole agire così. Nessun certificato può essere prorogato per un periodo superiore a tre mesi, e una nave alla quale è stata concessa la proroga non ha, al suo arrivo nel porto dove deve essere sottoposta ad ispezione, il diritto in virtù di tale proroga, di lasciare il porto senza avere un nuovo Certificato. Quando l'ispezione è completata, il nuovo certificato sarà valido per una data non superiore ai cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente prima della concessione della proroga.
6. Ciascun Certificato rilasciato a una nave impegnata in viaggi brevi e che non è stato esteso in virtù delle precedenti disposizioni del presente regolamento può essere prorogato dall'Amministrazione per un periodo di grazia non superiore a un mese dalla data di scadenza riportata su di esso. Quando l'ispezione di rinnovo è completata, il nuovo Certificato sarà valido per una data non superiore a cinque anni dalla data di scadenza del Certificato esistente prima della concessione della proroga.
7. In circostanze particolari, come stabilito dall'Amministrazione, un nuovo Certificato non ha bisogno di essere datato a partire dalla data di scadenza del certificato esistente, come prescritto dai paragrafi 2.2, 5 o 6 del presente regolamento. In queste speciali circostanze, il nuovo certificato sarà valido per un periodo non superiore ai cinque anni dalla data di completamento dell'ispezione di rinnovo.
8. Se un'ispezione annuale è completata prima del periodo indicato nel regolamento E-1, allora:
 1. la data dell'Anniversario riportata sul certificato sarà corretta dall'approvazione ad una data che non deve essere superiore ai tre mesi oltre la data in cui l'ispezione è stata completata.
 2. la successiva ispezione annuale o intermedia richiesta dal regolamento E-1 dovrà essere completata ad intervalli previsti dal regolamento utilizzando la nuova data di Anniversario;
 3. la data di scadenza può rimanere inalterata a condizione che una o più ispezioni annuali, come previsto, vengano effettuate in modo che gli intervalli massimi tra le ispezioni prescritte dal regolamento E-1 non vengano superati.
9. Un Certificato rilasciato ai sensi dei regolamenti E-2 o E-3, cessa di essere valido nei seguenti casi:
 1. se la struttura, le attrezzature, i sistemi, gli impianti, l'equipaggiamento, ed i materiali necessari per conformarsi pienamente alla presente Convenzione vengono modificati, sostituiti o riparati in modo significativo ed il certificato non è stato convalidato in conformità al presente Allegato;
 2. se una nave cambia bandiera da uno Stato all'altro. Verrà rilasciato un nuovo certificato solo quando la Parte che lo rilascia abbia accertato che la nave è conforme ai requisiti del regolamento E-1. Nel caso in cui la nave cambi bandiera da una Parte all'altra, e venga richiesto nei tre mesi successivi al cambio, la Parte di cui la nave batte bandiera, non appena possibile, trasmette

copie dei Certificati portati dalla nave prima del cambio e, se possibile, le copie dei rapporti delle ispezioni pertinenti;

3. se le ispezioni attinenti non vengono completate entro i termini indicati dal regolamento E-1.1, oppure
4. se il Certificato non è stato convalidato in conformità del regolamento E-1.1.

APPENDICE I

MODELLO DEL CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLE ACQUE DI ZAVORRA

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLE ACQUE DI ZAVORRA

Rilasciato sotto le disposizioni della Convenzione Internazionale per il Controllo e Gestione delle Acque di Zavorra e Sedimenti delle Navi (in seguito chiamata "la Convenzione") sotto l'autorità del Governo di

.....
(nome per intero dello stato)

da
(nome per intero delle persone competenti o organizzazioni autorizzate dalle disposizioni della Convenzione)

Dettagli della nave³

Nome della nave

Numeri o lettere di identificazione.....

Porto di registrazione

Stazza lorda.....

numero IMO⁴

Data di Costruzione.....

Capacità di acqua di zavorra (in metri cubi)

Dati relativi al metodo o ai metodi Utilizzati per la Gestione di Acqua di Zavorra

Metodi di Gestione dell'Acqua di Zavorra utilizzati

Data di installazione (se disponibile)

Nome del costruttore (se disponibile)

³ In alternativa, i dettagli della nave possono essere messi orizzontalmente in riquadri.

⁴ Sistema di assegnazione di un numero dell'IMO alle navi per la loro identificazione adottato attraverso con risoluzione A.600(15)

I metodi principali utilizzati nella gestione delle acque di zavorra sono i seguenti:

- in conformità al regolamento D-1
- in conformità al regolamento D-2
(descrizione).....
- la nave è soggetta al regolamento D-4

SI CERTIFICA:

1. Che la nave è stata ispezionata in conformità con il regolamento E-1 dell'Allegato della Convenzione; e
2. Che l'ispezione conferma che la Gestione dell'Acqua di Zavorra sulla nave è conforme all'Allegato della Convenzione.

Questo certificato è valido fino a qualora siano effettuate le ispezioni pertinenti in conformità con il regolamento E-1 dell'Allegato della Convenzione.

Data di completamento dell'ispezione sulla quale si basa il presente certificato: gg/mm/aaaa

Rilasciato a
(Luogo del rilascio del Certificato)

.....
Data del rilascio

.....
(Firma dell'ufficiale autorizzato al rilascio del certificato)

(Timbro o sigillo dell'autorità, se necessario)

VISTO DELL'ISPEZIONE O ISPEZIONI ANNUALE E INTERMEDIA

SI CERTIFICA che la nave, a seguito di una ispezione richiesta, è stata trovata conforme con le principali disposizioni del regolamento E-1 dell'Appendice della Convenzione

Ispezione annuale: Firma

(Firma dell'ufficiale debitamente autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

Ispezione Annuale*/Intermedia*: Firma

(Firma dell'ufficiale debitamente autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

Ispezione * Annuale*/Intermedia: Firma.....

(Firma dell'ufficiale debitamente autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

Ispezione Annuale: Firma.....

(Firma dell'ufficiale debitamente autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

* Cancellare le voci inutilizzate

ISPEZIONE ANNUALE/INTERMEDIA
IN CONFORMITA' CON IL REGOLAMENTO E-5.8.3

SI CERTIFICA che la nave, a seguito di una ispezione annuale*/intermedia* in ottemperanza al regolamento E-5.8.3 dell'Annesso alla Convenzione, è stata trovata conforme alle disposizioni della Convenzione:

Firma

(Firma dell'ufficiale autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

PROROGA DEL CERTIFICATO SE IL CERTIFICATO E' VALIDO PER MENO DI 5
ANNI QUALORA IL REGOLAMENTO E-5.3 E' APPLICATO

La nave è conforme con le principali disposizioni della Convenzione, e il presente Certificato verrà convalidato, in conformità con il regolamento E-5.3 dell'Appendice della seguente Convenzione, fino a.....

Firma

(Firma dell'ufficiale autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

APPROVAZIONE DELL'ISPEZIONE ANNUALE COMPLETATA E APPLICAZIONE
DEL REGOLAMENTO E-5.4

La nave è conforme con le principali disposizioni della Convenzione, e il presente Certificato verrà convalidato, in conformità con il regolamento E-5.4 dell'Appendice della seguente Convenzione, fino a.....

Firma

(Firma dell'ufficiale autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

_____ Cancellare le voci inutilizzate

**APPROVAZIONE DI PROROGA DELLA VALIDITA' DEL CERTIFICATO FINO AL
RAGGIUNGIMENTO DEL PORTO DI ISPEZIONE PER UN PERIODO DI GRAZIA
QUALORA SONO APPLICATI I REGOLAMENTI E-5.5 o E-5.6**

Il Certificato verrà convalidato, in conformità ai regolamenti E-5.5 o E-5.6 * dell'Appendice della seguente Convenzione fino al

Firma

(Firma dell'ufficiale autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

**APPROVAZIONE DI AVANZAMENTO DELLA DATA DI ANNIVERSARIO QUALORA
IL REGOLAMENTO E-5.8 E' APPLICATO**

In conformità con il regolamento E-5.8 dell'Appendice alla Convenzione la nuova data di Anniversario è

Firma

(Firma dell'ufficiale autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

In conformità con il regolamento E-5.8 dell'Appendice alla Convenzione la nuova data di Anniversario è

Firma

(Firma dell'ufficiale autorizzato)

Luogo

Data.....

(Sigillo o timbro dell'autorità, come richiesto)

* Cancellare le voci inutilizzate

APPENDICE II

MODELLO DEL REGISTRO PER LA GESTIONE DELL'ACQUA DI ZAVORRA

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER IL CONTROLLO E LA GESTIONE DELLE ACQUE DI ZAVORRA E DEI SEDIMENTI DELLE NAVI

Periodo dal: Al:

Nome della Nave

numero IMO.....

Stazza Lorda

Bandiera.....

Capacità totale dell'acqua di zavorra (in metri cubi)

La nave è dotata di un programma di gestione delle acque di zavorra

Diagramma della nave indicante i serbatoi dell'acqua di zavorra:

1 Introduzione

Ai sensi del regolamento B-2 dell'allegato della Convenzione Internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, deve essere registrata ogni operazione relativa all'acqua di zavorra. Questo comprende gli scarichi sia in mare e sia negli impianti di raccolta.

2 Acque di zavorra e Gestione delle Acque di Zavorra

Per "Acque di Zavorra" si intendono le acque e il particolato in sospensione caricati a bordo di una nave per controllare l'assetto, l'inclinazione, il pescaggio, la stabilità o la spinta della nave. La gestione dell'acqua di zavorra deve avvenire in conformità con un piano approvato di Gestione dell'acqua di zavorra tenendo conto delle Linee Guida⁵ sviluppate dall'Organizzazione.

3 Inserimento dati nel registro delle acque di zavorra

L'inserimento dei dati nel registro delle Acque di Zavorra deve essere fatto nelle seguenti occasioni:

3.1 Quando l'Acqua di Zavorra viene caricata a bordo:

1. Data, ora e posizione del porto o dell'impianto di raccolta (porto o lat/long), profondità se viene caricata fuori dal porto.
2. Volume stimato di raccolta in metri cubi.
3. Firma dell'ufficiale responsabile al momento dell'operazione.

⁵ In riferimento alle Linee Guida per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra delle navi per ridurre al minimo il trasferimento di organismi acquatici nocivi e agenti patogeni adottati dall'Organizzazione dalla delibera A.868(20).

- 3.2 Ogni volta che l'acqua di zavorra viene fatta circolare o viene trattata per le finalità di Gestione:
1. Data e ora dell'operazione.
 2. Volume stimato circolato o trattato (in metri cubi).
 3. Se l'operazione è stata condotta in conformità con il Piano di Gestione dell'acqua di zavorra.
 4. Firma dell'ufficiale responsabile al momento dell'operazione.
- 3.3 Quando l'acqua di zavorra viene scaricata in mare:
1. Data, ora e posizione del porto o dell'impianto di scarico (porto o lat/long).
 2. Volume stimato di scarico in metri cubi più il volume rimanente in metri cubi.
 3. Indicare se prima dello scarico è stato applicato o meno il piano di gestione di acqua di zavorra approvato
 4. Firma dell'ufficiale responsabile al momento dell'operazione
- 3.4 Quando l'acqua di zavorra viene scaricata in impianti di scarico:
1. Data, ora e luogo della raccolta
 2. Data, ora e luogo dello scarico
 3. Porto o impianto
 4. Volume stimato dello scarico o del carico in metri cubi
 5. Indicare se è stato applicato o meno il piano di gestione di acqua di zavorra prima dello scarico
 6. Firma dell'ufficiale responsabile al momento dell'operazione
- 3.5 Quando si produce uno scarico o carico accidentale o eccezionale di acque di zavorra
1. Data, ora dell'evento
 2. Porto o posizione della nave al momento dell'evento
 3. Volume stimato dell'acqua di zavorra scaricata
 4. Circostanze dello scarico, carico, eventuale perdita, ragione dell'evento e osservazioni generali
 5. Indicare se prima dello scarico è stato applicato o meno il piano di gestione di acqua di zavorra approvato

6. Firma dell'ufficiale responsabile al momento dell'operazione

4 Volume dell'Acqua di zavorra

Il volume delle Acque di zavorra a bordo deve essere calcolato in metri cubi. Il registro delle Acque di Zavorra contiene molti riferimenti per calcolare il volume delle acque di zavorra. Si riconosce che la precisione nel calcolo del volume della zavorra è suscettibile di interpretazione.

REGISTRO DELLE OPERAZIONI DELLE ACQUE DI ZAVORRA

ESEMPIO DI UNA PAGINA DEL REGISTRO DELLE ACQUE DI ZAVORRA

Nome della Nave:

Numeri o lettere di identificazione.....

Data	Item (numero)	Registro delle operazioni/firma dell'ufficiale responsabile

Firma del comandante.....

Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.