

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4945

---

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

**(TERZI DI SANT'AGATA)**

DAL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

**(CLINI)**

E DAL MINISTRO DELLA SALUTE

**(BALDUZZI)**

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

**(SEVERINO DI BENEDETTO)**

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

**(MONTI)**

CON IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

**(PASSERA)**

CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**(PASSERA)**

E CON IL MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI

**(MOAVERO MILANESI)**

—

Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione internazionale per il controllo dei sistemi antivegetativi nocivi applicati sulle navi, con allegati, fatta a Londra il 5 ottobre 2001, e sua esecuzione

---

*Presentato il 9 febbraio 2012*

---

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il giorno 5 ottobre 2001 veniva adottata a Londra, presso la sede dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), la Convenzione internazionale per il controllo dei sistemi antivegetativi nocivi applicati sulle navi (*Anti-Fouling System Convention, AFS*), al termine della Conferenza diplomatica delle parti contraenti la Convenzione IMO, apertasi il giorno 1° dello stesso mese.

Obiettivo primario della Convenzione AFS è il divieto dell'utilizzo dei composti organostannici usati come sistemi antivegetativi sulle navi, con funzione di biocidi, e in particolare dei rivestimenti a base di tributile (TBT).

Gli effetti pericolosi sull'ambiente dei composti organostannici erano già stati riconosciuti dall'IMO nel 1990, quando il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) adottò una risoluzione che invitava gli Stati ad adottare quanto prima misure per vietare l'utilizzo di vernici antivegetative contenenti TBT sulle imbarcazioni con scafi non in alluminio inferiori a 25 metri e per eliminare l'utilizzo di vernici antivegetative nella misura di 4 microgrammi di TBT al giorno.

Nel novembre 2001, con la risoluzione A. 928 (22) sulla pronta ed effettiva attuazione della Convenzione AFS, l'Assemblea dell'IMO sottolineò ulteriormente l'importanza delle disposizioni contenute nella Convenzione al fine di prevenire e di limitare i danni all'ambiente marino provocati dall'utilizzo delle sostanze antivegetative e l'urgenza della sua ratifica da parte degli Stati contraenti.

L'attenzione è posta sulle vernici antivegetative utilizzate come rivestimento per lo scafo dell'imbarcazione al fine di prevenire la formazione di organismi indesiderati, quali alghe e molluschi, che provocano danni materiali allo scafo e un appesantimento dello stesso con conseguente incremento nel consumo di carburante.

Nel passato, come rivestimento degli scafi sono stati utilizzati calce e arsenico, prima che l'industria chimica, a partire dagli anni sessanta, realizzasse le moderne vernici antivegetative con componenti metallici che, come dimostrato da recenti studi, persistono nell'acqua costituendo una seria e grave minaccia per la vita marina e per l'ambiente in generale.

La Convenzione AFS prevedeva la propria entrata in vigore dodici mesi dopo la ratifica di venticinque Stati rappresentanti almeno il 25 per cento del tonnellaggio mondiale.

Al 30 settembre 2010 sono quarantotto gli Stati che hanno depositato gli strumenti di ratifica della Convenzione AFS.

La Convenzione AFS è entrata in vigore, pertanto, il 17 settembre 2008.

I Paesi membri dell'Unione europea che al 30 settembre 2010 hanno ratificato la Convenzione sono i seguenti venti: Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Olanda, Polonia, Romania, Slovenia, Spagna, Svezia, Regno Unito.

#### 1. *Esame dell'articolato.*

La Convenzione è composta da ventuno articoli e da quattro allegati, contenenti:

misure di controllo sui sistemi antivegetativi (allegato 1);

elementi per una proposta iniziale di controllo di un sistema antivegetativo (allegato 2);

elementi per una proposta dettagliata di controllo di un sistema antivegetativo (allegato 3);

requisiti delle visite ispettive (*survey*) e delle certificazioni dei sistemi antivegetativi (allegato 4 e due appendici).

### 1.1. Articolo 1 — obblighi generali.

La Convenzione detta norme internazionali per il controllo degli effetti negativi dei sistemi antivegetativi nocivi utilizzati sulle navi. Gli Stati parte si impegnano a ridurre o a eliminare tali effetti negativi sull'ambiente marino e sulla salute umana e a incoraggiare il continuo sviluppo di sistemi antivegetativi efficaci e sicuri dal punto di vista ambientale. Gli Stati parte, inoltre, si impegnano a cooperare al fine di garantire l'efficace messa in opera, l'osservanza e l'applicazione effettiva della Convenzione.

### 1.2. Articolo 2 — definizioni.

Le principali definizioni ai sensi della Convenzione sono contenute nell'articolo 2. Tra queste, quella di « amministrazione » della nave, con cui si intende il Governo dello Stato sotto la cui autorità la nave sta operando e, in particolare, il Governo dello Stato di bandiera. Per le piattaforme fisse e galleggianti impegnate nell'esplorazione o nello sfruttamento del sottofondo marino adiacente alla zona dove uno Stato esercita diritti sovrani per « amministrazione » si intende il Governo di tale Stato costiero.

Gli inquinanti considerati sono i sistemi antivegetativi nocivi. Per « sistema antivegetativo » si intende ogni rivestimento, vernice, trattamento di superficie o dispositivo, utilizzato su una nave allo scopo di prevenire e di controllare l'aderenza ad essa di organismi indesiderati.

I sistemi ad oggi ritenuti nocivi e, per questo, regolati dalla Convenzione sono quelli che contengono composti organostannici (allegato 1).

### 1.3. Articolo 3 — applicazione.

La Convenzione si applica alle navi che battono la bandiera di uno Stato parte o che operano sotto la sua autorità e alle navi che, non rientrando in queste tipologie, entrano in un porto, in un cantiere o in un terminale *offshore* di uno Stato parte.

La Convenzione non si applica alle navi da guerra e ausiliarie e alle altre navi possedute o gestite da uno Stato mentre operano esclusivamente per un servizio governativo di carattere non commerciale.

Per « nave » si intende ogni tipo di imbarcazione in ogni modo operante nell'ambiente marino, inclusi aliscafi, mezzi a cuscino d'aria, sommergibili, mezzi galleggianti, piattaforme fisse o galleggianti, unità galleggianti di stoccaggio (*Floating Storage Units, FSU*) e unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (*Floating Production Storage and Off-loading Units, FPSO*).

### 1.4. Articolo 4 — misure di controllo dei sistemi antivegetativi.

Ciascuna Parte è tenuta a proibire o a limitare l'applicazione, la riapplicazione, l'installazione o l'uso di sistemi antivegetativi nocivi — come indicati dall'allegato 1 — sulle proprie navi e sulle navi degli Stati che non sono Parte della Convenzione quando si trovino nei loro porti, cantieri o terminali *offshore*.

Le eventuali nuove misure di controllo stabilite per altri sistemi antivegetativi dovranno essere applicate sulle navi dal momento del rinnovo del sistema antivegetativo in uso, ma comunque non oltre sessanta mesi dalla sua precedente applicazione, a meno che il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO non disponga altrimenti.

### 1.5. Articolo 5 — misure di controllo dei rifiuti di cui all'allegato 1.

Gli Stati parte hanno l'obbligo di imporre sul proprio territorio che la raccolta,

la movimentazione, il trattamento e lo smaltimento dei residui derivanti dall'applicazione o dalla rimozione dei sistemi antivegetativi nocivi considerati dall'allegato 1 avvengano in maniera sicura e compatibile con l'ambiente, tenendo conto delle regole e degli *standard* internazionali applicabili.

*1.6. Articolo 6 – procedura per la proposta di emendamenti per i controlli sui sistemi antivegetativi.*

L'articolo 6 della Convenzione stabilisce una procedura specifica per la modifica dell'allegato 1 e l'eventuale assoggettamento di ulteriori sistemi antivegetativi alla Convenzione. Ogni Stato parte può avanzare una proposta in merito – contenente le informazioni richieste dall'allegato 2 – all'IMO, che è tenuta a sottoporla ai membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite e delle sue agenzie specializzate nonché alle organizzazioni intergovernative che hanno accordi con l'IMO e alle organizzazioni non governative che vi hanno *status* consultivo. La proposta va discussa nell'ambito del MEPC dell'Organizzazione, che decide inizialmente sulla necessità di eventuali approfondimenti in merito al sistema anti-vegetativo in questione. In caso di decisione positiva, il MEPC richiede allo Stato proponente una nuova proposta, di carattere maggiormente esaustivo e che contenga le informazioni richieste dall'allegato 3. Al fine dell'esame della proposta, il MEPC istituisce un gruppo tecnico, che è tenuto a valutare:

l'associazione tra il sistema antivegetativo e gli effetti negativi osservati;

la riduzione del rischio potenziale che deriverebbe dalle misure di controllo proposte e da ogni altra misura;

le informazioni disponibili sulla fattibilità tecnica delle misure di controllo proposte e sull'efficacia dal punto di vista dei costi;

altri effetti delle misure di controllo proposte sull'ambiente, sulla salute e sulla sicurezza nei cantieri nonché sui costi che ne derivano per il trasporto internazionale e per altri settori rilevanti;

la disponibilità di alternative e i loro rischi potenziali.

Il gruppo tecnico – o i gruppi tecnici, nel caso di più proposte concomitanti – presenta al MEPC un rapporto scritto sulla valutazione effettuata, integrato, tra l'altro, da una raccomandazione, sulla quale hanno diritto di decidere solo gli Stati parte. Il MEPC – che divulga il rapporto tra i soggetti coinvolti – decide se approvare la proposta di emendamento, inclusa ogni modifica apportata, tenendo in considerazione il rapporto.

Ove – nelle decisioni del MEPC o del gruppo tecnico – venga riscontrata l'esistenza di una minaccia di danno serio o irreversibile, l'assenza della completa certezza scientifica non può essere utilizzata di per sé come motivazione per impedire la decisione.

Da tali attività non derivano nuovi oneri a carico del bilancio dello Stato.

*1.7. Articolo 7 – gruppi tecnici.*

Il MEPC costituisce un gruppo tecnico in applicazione dell'articolo 6 quando viene ricevuta una proposta dettagliata. Nel caso in cui vengano presentate più proposte, il MEPC può costituire uno o più gruppi tecnici.

Il MEPC definisce il mandato, l'assetto e il funzionamento dei gruppi tecnici. Solo i rappresentanti delle Parti possono partecipare alla formulazione delle raccomandazioni da sottoporre al MEPC in applicazione dell'articolo 6. Il gruppo tecnico deve sforzarsi di raggiungere l'unanimità tra i rappresentanti delle Parti: se ciò non fosse possibile, comunica le osservazioni della minoranza.

*1.8. Articolo 8 – ricerca scientifica e tecnica e monitoraggio.*

Gli Stati parte sono tenuti a promuovere e a facilitare la ricerca tecnico-

scientifico e il monitoraggio degli effetti dei sistemi antivegetativi nonché la disponibilità, su richiesta di altri Stati parte, delle informazioni relative.

*1.9. Articolo 9 – comunicazioni e scambio di informazioni.*

L'IMO svolge un ruolo significativo in materia di raccolta e di circolazione tra gli Stati parte delle informazioni sull'applicazione nazionale della Convenzione. In particolare, ciascuno Stato è tenuto a comunicare all'IMO l'elenco dei verificatori nominati, degli organismi riconosciuti e dei poteri loro conferiti.

Su base annuale gli Stati parte devono fornire le informazioni sui sistemi antivegetativi approvati, limitati o vietati dal diritto nazionale e, su richiesta di uno Stato, le informazioni sulla base delle quali sono state prese tali decisioni.

*1.10. Articolo 10 – visita e rilascio dei certificati.*

Una Parte deve assicurare che le navi sotto la sua bandiera o che operano sotto la sua autorità siano oggetto di ispezioni e che i certificati siano loro rilasciati in conformità alle regole dell'allegato 4.

*1.11. Articolo 11 – ispezione delle navi e ricerca delle trasgressioni e violazioni.*

La Convenzione disciplina le ispezioni sulle navi e la rilevazione delle violazioni. Le ispezioni delle navi possono avvenire in qualsiasi porto, cantiere navale o terminale *off-shore* di una Parte.

In linea di principio, le ispezioni devono limitarsi a:

verificare che, ove richiesto, sia presente a bordo un certificato o una dichiarazione sul sistema antivegetativo valida;

un veloce prelievo del sistema antivegetativo che non intacchi l'integrità, la struttura o l'operatività del sistema stesso,

tenendo conto delle linee guida sviluppate dall'organizzazione. I tempi necessari a eseguire le analisi dei campioni non possono essere adottati come motivi per impedire il movimento della nave.

Solo ove vi siano fondati motivi per ritenere che la nave stia violando la Convenzione può essere eseguita un'ispezione completa, da svolgere secondo le linee guida sviluppate dall'IMO.

*1.12. Articolo 12 – infrazioni.*

L'amministrazione da cui dipende la nave ha l'obbligo di istituire un sistema di divieti e di sanzioni per le violazioni della Convenzione che sia adeguatamente severo da avere un effetto deterrente. Sull'amministrazione grava l'obbligo di condurre indagini sulla violazione che sia stata riportata da una Parte e, in caso dell'avvio di un procedimento e della comminazione di sanzioni, di informarne la Parte stessa nonché l'IMO.

*1.13. Articolo 13 – ritardo indebito o detenzione delle navi.*

Lo Stato parte deve uniformarsi al principio di ingiustificata detenzione o ritardo delle navi il quale impone di fare ogni sforzo per evitare che una nave venga trattenuta o che il suo cammino ritardato senza giustificazione, potendo richiedere, in caso contrario, un risarcimento per ogni perdita o danno sofferto.

*1.14. Articolo 14 – regolamento delle controversie.*

Le Parti sono tenute a regolare qualsiasi controversia tra di esse per via negoziale, d'inchiesta, di mediazione, di conciliazione, di arbitrato, di regolamento giudiziario, di ricorso ad organismi o accordi regionali o attraverso altri mezzi pacifici a loro scelta.

*1.15. Articolo 15 – rapporto con il diritto internazionale del mare.*

Le norme della Convenzione non interferiscono nei diritti e negli obblighi di ogni Stato.

*1.16. Articolo 16 – emendamenti.*

La Convenzione può essere modificata secondo una delle procedure:

a) emendamenti dopo un esame nell'ambito dell'Organizzazione.

Ogni Parte può proporre un emendamento alla Convenzione. L'emendamento proposto è sottoposto al Segretario generale che lo comunica alle Parti e ai membri dell'Organizzazione almeno sei mesi prima del suo esame. L'emendamento così proposto viene rinviato al MEPC per l'esame. Le Parti, a prescindere che siano o meno membri dell'Organizzazione, sono autorizzate a partecipare alle deliberazioni del MEPC ai fini dell'esame e dell'adozione dell'emendamento. Gli emendamenti sono adottati a maggioranza di due terzi delle Parti presenti e votanti in seno al MEPC, a patto che un terzo almeno delle Parti sia presente al momento del voto. Gli emendamenti adottati sono comunicati dal Segretario generale alle Parti per l'accettazione;

b) emendamento tramite conferenza.

Quando una Parte propone un emendamento alla Convenzione, appoggiata da almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione convoca una conferenza per l'esame. Un emendamento adottato da questa conferenza alla maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti è comunicato dal Segretario generale a tutte le Parti per l'accettazione. A meno che la conferenza decida diversamente, l'emendamento si reputa accettato.

*1.17. Articolo 17 – firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione.*

L'articolo 17 specifica le modalità per la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione della Convenzione.

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;

c) adesione.

*1.18. Articolo 18 – entrata in vigore.*

La Convenzione è entrata in vigore il 17 settembre 2008, dodici mesi dopo la ratifica di 25 Stati che rappresentano il 25 per cento del tonnellaggio mondiale.

*1.19. Articolo 19 – denuncia.*

La Convenzione può essere denunciata da una qualsiasi delle Parti dopo la scadenza di un periodo di due anni a decorrere dalla data della sua entrata in vigore nei confronti di tale Parte. La denuncia si effettua mediante il deposito di una notifica scritta presso il Segretario generale ed ha effetto un anno dopo la data del ricevimento della notifica o allo scadere di qualsiasi periodo più lungo specificato nella notifica.

*1.20. Articolo 20 – depositario.*

Il Segretario generale dell'IMO è depositario della Convenzione e svolge le attività da questa previste per l'esercizio di tali funzioni.

*1.21. Articolo 21 – lingue.*

La Convenzione è stata redatta in un solo esemplare originale in lingua araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola.

*Allegato 1 – controlli sui sistemi antivegetativi.*

L'individuazione dei sistemi antivegetativi nocivi e le relative prescrizioni sono

contenuti nell'allegato 1 alla Convenzione. In particolare, sono vietati o controllati quei sistemi antivegetativi che utilizzano composti organostannici come agenti biocidi, con le seguenti modalità:

<b>Sistema anti-vegetativo/Tipo nave</b>	<b>Prescrizione</b>	<b>Data di applicazione</b>
Composti organostannici che agiscono come biocidi Per tutte le navi	Divieto di applicare o riapplicare i composti	Dal 1° gennaio 2003
Composti organostannici che agiscono come biocidi Per tutte le navi eccetto le piattaforme fisse o galleggianti, le FSU e le FPSO costruite prima del 1° gennaio 2003 e che non sono state in un bacino di carenaggio dopo quella data	1. Non devono avere tali composti sugli scafi o sulle parti o superfici esterne o,  2. Devono avere una copertura che formi una barriera su tali componenti in modo che i composti sottostanti non possano essere rilasciati	Dal 1° gennaio 2008

*Allegato 2 – elementi necessari per una proposta iniziale.*

L'allegato 2 fornisce gli elementi necessari per una proposta iniziale di controllo di un sistema antivegetativo. Tale proposta deve essere presentata in conformità alle regole e alle procedure stabilite dall'IMO e deve includere un'adeguata documentazione, quale: individuazione del sistema antivegetativo, caratterizzazione chimico-fisica e ecotossicologica dei composti organostannici e suoi derivati, analisi del rischio associato all'uso di tali prodotti, atteso o osservato, indicazioni circa le possibili restrizioni che potrebbero risultare efficaci per ridurre i rischi.

*Allegato 3 – elementi necessari per una proposta dettagliata.*

Nell'allegato 3 della Convenzione sono specificate le informazioni che è necessario fornire per una proposta dettagliata di controllo di un sistema antivegetativo.

*Allegato 4 – ispezioni e requisiti per la certificazione dei sistemi antivegetativi.*

La Convenzione stabilisce il regime internazionale delle visite ispettive (*survey*) e della certificazione delle navi.

Le navi di stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate impegnate in viaggi internazionali (escluse le piattaforme fisse o galleggianti, le FSU e le FPSO) devono possedere un certificato internazionale del sistema antivegetativo, l'*International Anti-fouling System Certificate*, rilasciato dall'amministrazione della nave o – sotto la sua piena responsabilità – da ogni persona od organismo da essa debitamente autorizzato. Il certificato, redatto secondo il modello di cui all'appendice 1 dell'allegato 4, cessa di avere validità se il sistema antivegetativo viene modificato o sostituito o se non è stato rilasciato in conformità alla Convenzione o a seguito del trasferimento della nave sotto la bandiera di un altro Stato.

Le navi di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate ma di lunghezza pari o superiore a 24 metri che siano impegnate in viaggi internazionali (escluse le piatta-

forme fisse o galleggianti, le FSU e le FPSO) devono essere provviste di una dichiarazione sul sistema antivegetativo — *Declaration on Anti-fouling System* — redatta sulla base del modello di cui all'appendice 2 dell'allegato 4, firmata dall'armatore o da un suo agente autorizzato e corredata dell'appropriata documentazione di sostegno.

Al fine del rilascio del certificato, le navi sono soggette a *survey* — una visita iniziale prima del rilascio e visite ulteriori quando il sistema antivegetativo venga modificato o sostituito — dirette ad assicurare che il sistema adottato dalla nave è pienamente conforme alle disposizioni della Convenzione.

Su richiesta dell'amministrazione, le visite e il rilascio del certificato possono anche essere effettuati dal Governo di un altro Stato parte. In questo caso, il certificato ha la medesima forza ed è pienamente riconosciuto dagli altri Stati parte. Nessun certificato può essere rilasciato a una nave battente bandiera di uno Stato non parte.

I *survey* sono effettuati da funzionari debitamente autorizzati dall'amministrazione della nave, tenendo in considerazione le linee guida sviluppate dall'IMO. L'amministrazione può anche incaricare allo scopo degli ispettori nominati o degli organismi riconosciuti che corrispondano alle linee guida e alle specifiche adottate dall'IMO sulla materia e a cui siano stati conferiti adeguati poteri (come minimo: la capacità di imporre a una nave la conformità all'allegato 1 e di condurre i *survey* su richiesta delle autorità di uno Stato del porto).

Ove, nel corso di una visita, si riscontrino delle difformità tra il sistema antivegetativo della nave e i dettagli del certificato o della dichiarazione o i requisiti della Convenzione l'ispettore deve assicurarsi che venga intrapresa un'azione correttiva notificando senza indugio l'amministrazione. In mancanza di azione correttiva, l'amministrazione deve essere immediatamente informata e deve far sì che il certificato non venga rilasciato o venga

ritirato. Ove la nave sia in un porto di un altro Stato parte, le autorità competenti di quest'ultimo devono essere informate e sono tenute a fornire ogni possibile assistenza.

Il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica della presente Convenzione si compone di sei articoli. In particolare, si segnalano:

l'articolo 3, che individua nei Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti (anche attraverso le attività espletate dal Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera) le autorità responsabili per l'espletamento dei compiti di ispezione e di controllo di cui agli articoli 10 e 11 della Convenzione;

l'articolo 4, che sancisce le condotte vietate e ne dispone il conseguente impianto sanzionatorio;

l'articolo 5, che prevede la copertura finanziaria delle spese derivanti dall'attuazione della Convenzione, pari a 7.740 euro a regime a decorrere dall'anno 2012, per la partecipazione di esperti alle riunioni a Londra in sede di IMO.

Si rende noto che le misure restrittive contenute nel presente provvedimento relative all'uso dei prodotti organostannici sono state notificate alla Commissione europea, ai sensi della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, relativa a una procedura di informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche. La Commissione ha risposto con talune osservazioni al testo del provvedimento, sostanzialmente recepite, che tendono a riferirsi all'ambito di applicazione del regolamento (CE) n.782/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, con la raccomandazione di evitare ripetizioni. Si è provveduto pertanto a inserire le sole norme necessarie all'attuazione della Convenzione e del citato regolamento relative alle condotte vietate e al relativo impianto sanzionatorio.



## RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196,  
e successive modificazioni)

La Convenzione AFS 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'IMO.

Rammentiamo, inoltre, che l'ordinamento normativo italiano già comprende allo stato attuale norme cogenti in materia di limitazione e divieto dell'uso delle vernici antivegetative, contenute nel citato regolamento (CE) n. 782/2003, largamente riprodotto delle disposizioni di cui alla Convenzione AFS.

Conformemente a quanto prescritto nel suddetto regolamento (articoli 6 e 7), i competenti Ministeri italiani (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) hanno siglato accordi con gli accreditati organismi di classifica per l'espletamento delle procedure di ispezione e di controllo relativamente ai sistemi antivegetativi sulle navi.

Nessun contributo aggiuntivo è previsto in tal senso per lo Stato aderente.

Lo svolgimento delle attività di ispezione e di controllo sarà anche esercitato dal Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera. Si precisa che la predetta attività nel suo complesso non comporta nuovi o maggiori oneri, in quanto rientra in quella espletata istituzionalmente dal suddetto Corpo nell'ambito del *Port State Control*, di cui al *Memorandum of Understanding* di Parigi del 1982, e nell'ambito delle attività già espletate in osservanza del regolamento (CE) n. 782/2003.

Con l'entrata in vigore della Convenzione AFS i divieti all'utilizzo delle sostanze antivegetative si estendono a tutte le navi che utilizzano un porto, un cantiere o un terminale *off shore* dello Stato italiano, a prescindere dalla nazionalità dell'imbarcazione; da tale data, pertanto, ogni nave deve essere munita di un certificato AFS rilasciato conformemente alle disposizioni della Convenzione AFS e riconosciuto a condizione di reciprocità dalle autorità italiane.

Neanche in questo caso sono previsti oneri finanziari da parte dello Stato aderente.

Inoltre, è necessaria la predisposizione di specifiche linee guida finalizzate all'applicazione delle disposizioni contenute nella Convenzione AFS, per l'analisi dei documenti prodotti dal Segretariato dell'IMO e per le attività di monitoraggio finalizzate alla valutazione dei benefici derivanti dall'applicazione della Convenzione stessa, tenuto anche conto della valutazione sullo stato dell'ambiente marino ai sensi del decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190, di attuazione della direttiva 2008/56/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino.

Per la predisposizione di tali linee guida si precisa che questo adempimento verrà realizzato all'interno delle strutture esistenti e già operative nel settore, senza ulteriori incrementi di risorse né di personale né di mezzi e pertanto senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

In particolare sono necessari studi scientifici, propedeutici a tali attività, di valutazione sugli effetti ambientali connessi all'uso dei nuovi sistemi antivegetativi quali: studi di tossicità acuta e cronica, effetti teratogeni, mutageni ed endocrini e studio degli effetti di bioconcentrazione e biomagnificazione nella catena alimentare su organismi non *target* quali piante acquatiche, invertebrati, pesci, uccelli marini, mammiferi marini, specie in pericolo di estinzione, altri esseri viventi, qualità dell'acqua, fondali marini o *habitat* di organismi non *target*, ivi compresi organismi vulnerabili e rappresentativi.

Per tali attività (predisposizione di linee guida, monitoraggio e valutazione di nuove sostanze da introdurre nel mercato, esame preventivo delle proposte di controllo dei sistemi antivegetativi eccetera) sarà necessario avvalersi da parte dell'amministrazione del supporto tecnico-scientifico dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), che è istituzionalmente preposto a svolgere, tra le altre, anche le predette attività. A tale proposito è importante sottolineare che le stesse rientrano nell'ambito dei « servizi ordinari » che l'Istituto garantisce come supporto tecnico-scientifico al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, utilizzando pertanto gli ordinari stanziamenti a proprio favore derivanti dai seguenti capitoli del medesimo Ministero:

3621 — Spese di funzionamento dell'ISPRA;

3623 — Spese di natura obbligatoria dell'ISPRA;

8831 — Oneri comuni di conto capitale.

Non sono pertanto previsti oneri finanziari aggiuntivi per tali attività.

L'articolo 6 della Convenzione in oggetto prevede specifiche procedure per le proposte di emendamenti per i controlli sui sistemi antivegetativi che vanno presentate all'IMO. L'organo dell'IMO che prende decisioni in merito a tali proposte è il MEPC, le cui sessioni si svolgono a Londra presso la sede dell'IMO. Tale Comitato istituisce gruppi tecnici in conformità all'articolo 7 della Convenzione, al fine di esaminare nel dettaglio le proposte presentate per i controlli sui sistemi antivegetativi in vista della successiva approvazione da parte del Comitato medesimo. Alle riunioni di tali gruppi tecnici e del suddetto MEPC parteciperanno funzionari del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e non sono previsti pertanto compensi *ad hoc* eccettuate le spese di missione.

È possibile preventivare la partecipazione almeno due volte all'anno di dirigenti e di funzionari del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare alle riunioni del MEPC e in particolar modo alle riunioni dei gruppi tecnici, di cui agli articoli 6 e 7 della Convenzione, che dovranno insediarsi nei casi in cui dagli Stati parte provenga una richiesta di ammissione di nuove sostanze contenute in

sistemi antivegetativi da limitare o da sottoporre a bando, a quelle contenute nell'allegato 1 e dedicati alle revisione delle prescrizioni tecniche contenute nella Convenzione. Considerando i costi medi della missione a Londra, presso la sede dell'IMO, di due rappresentanti nazionali per due volte all'anno e applicando per il calcolo delle spese di vitto il decreto del Ministro degli affari esteri 23 marzo 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 132 del 9 giugno 2011, recante « Misure e limiti concernenti il rimborso delle spese di vitto e alloggio per il personale inviato in missione all'Estero », si prevede un costo complessivo di euro 7.740 così come dettagliato nello schema seguente:

<b>Spese Riunioni a Londra</b>				
Partecipazione di 2 rappresentanti 2 volte l'anno				
Previsione di spesa per riunione per ciascun rappresentante		€	<b>1.935</b>	
<b>Dettaglio di spesa</b>				
Spese viaggio				
Aereo		€	610	
Treno aeroporto-centro città		€	65	
<b>Totale spese viaggio</b>		€	<b>675</b>	
Spese per vitto		€	60 x 6gg	
Pernottamento		€	150 x 6gg	
<b>Spese per 6 giorni</b>		€	<b>1.260</b>	
<b>Spesa totale per missione</b>		€	<b>1.935</b>	
<b>Previsione di spesa totale (4 missioni)</b>		€	<b>7.740</b>	

Si prevede pertanto per l'attuazione nazionale della convenzione AFS, un costo complessivo annuo pari ad euro 7.740.

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

## Parte I — Aspetti tecnico-normativi di diritto interno

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

Studi scientifici e inchieste svolti dai Governi e dalle organizzazioni internazionali competenti hanno dimostrato gli effetti nocivi per alcuni organismi marini ecologicamente ed economicamente importanti e per la salute umana provocati dai composti organostannici che agiscono come biocidi attivi nei sistemi antivegetativi delle navi, in particolare dei rivestimenti a base di TBT.

Pertanto, al fine di proteggere l'ambiente marino e la salute umana, di continuare a sviluppare sistemi antivegetativi efficaci e non pericolosi e di promuovere la sostituzione di sistemi nocivi con sistemi meno pericolosi o non nocivi, nel 2001 l'IMO adottò l'« *International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships* » (*AFS Convention*), che prevedeva il divieto a livello mondiale dell'applicazione di vernici a base di TBT su carene di ogni dimensione a partire dal 1° gennaio 2003 bandendone la presenza a partire dal 1° gennaio 2008. Tale Convenzione, alle prescritte condizioni, è entrata in vigore a partire dal 17 settembre 2008. L'Unione europea, basandosi sull'*AFS Convention*, nel luglio 2003 ha a sua volta adottato il citato regolamento (CE) n. 782/2003, che vieta l'applicazione delle vernici a base di TBT su ogni tipo di scafo a partire dal 1° luglio 2003 e la loro presenza a partire dal 1° gennaio 2008. Tale regolamento è stato successivamente integrato dai regolamenti (CE) n. 536/2008 della Commissione, del 13 giugno 2008, e n. 219/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009.

Al 30 settembre 2010 sono 48 gli Stati che hanno ratificato la Convenzione AFS.

Gli Stati bandiera che hanno vietato l'uso di rivestimenti a base di TBT sulle proprie navi, tra cui tutti i Paesi membri dell'Unione europea, hanno inoltre un interesse economico a fare in modo che la Convenzione sia in vigore, in modo da assicurare condizioni equivalenti a livello mondiale.

L'intervento è coerente con il programma di Governo, atteso il quadro normativo sopra citato.

*2) Analisi del quadro normativo nazionale.*

In Italia sono in vigore dal 10 maggio 2003 specifiche norme cogenti per il controllo dell'utilizzo di composti organostannici sulle navi, contenute nel citato regolamento (CE) n. 782/2003 e dei menzionati regolamenti che lo hanno modificato.

Di conseguenza, allo stato attuale, l'Italia risulta già vincolata ai sensi dei suddetti regolamenti sul divieto dei composti organostannici sulle navi, le cui definizioni utilizzate e i cui requisiti imposti ricalcano per quanto più possibile su quelli utilizzati nella Convenzione.

Infatti, tra gli intendimenti posti in premessa al regolamento (CE) n. 782/2003 si legge la funzione di incentivo a ratificare quanto prima la Convenzione, che da sola costituisce il contesto privilegiato per assicurare l'effettiva attuazione delle norme di tutela dell'ambiente marino in essa contenute, con la ratifica di un grande numero di Stati.

Il regolamento (CE) n. 782/2003 si rivolge agli stessi soggetti passivi della Convenzione (navi battenti bandiera o poste sotto l'autorità di uno Stato membro, o altrimenti in approdo presso un porto o un terminale *offshore* di uno Stato membro, con le medesime esclusioni delle navi da guerra e delle navi in servizio governativo) e contiene un coordinamento temporale con questa: il regolamento, infatti, prevede un periodo interinale, compreso tra il 1° luglio 2003 (momento dal quale decorrono gli obblighi ai sensi del regolamento stesso) e l'entrata in vigore della Convenzione.

Nel corso di tale periodo interinale il divieto di applicare o di riapplicare sulle navi sistemi antivegetativi a base di composti organostannici che agiscono come biocidi è attenuato nei confronti dei soggetti passivi, riferendosi solo alle navi battenti bandiera di uno Stato membro o che opera sotto la sua autorità.

Non è ammessa la presenza di composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi applicati alle carene o alle parti e superfici esterne delle navi, che sono state autorizzate a battere la bandiera di uno Stato membro a decorrere dal 1° luglio 2003, e il cui sistema antivegetativo sia stato applicato, modificato o sostituito dopo tale data, salvo se tali navi sono provviste di un rivestimento che forma una barriera a tali composti e ne impedisce il rilascio da parte del sistema antivegetativo sottostante non conforme. Dal 1° gennaio 2008, le navi battenti bandiera di uno Stato membro, le navi non battenti bandiera di uno Stato membro ma operanti sotto l'autorità di uno Stato membro e le navi in approdo presso un porto o un terminale *offshore* di uno Stato membro ma che non rientrano nelle tipologie precedenti, non usano composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi applicati alle carene o alle parti e superfici esterne oppure sono provviste di un rivestimento che forma una barriera a tali composti impedendone il rilascio da parte del sistema antivegetativo sottostante non conforme.

Il regolamento (CE) n. 782/2003, inoltre, stabilisce lo stesso regime di ispezione e di certificazione: tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate, indipendentemente dalla natura del viaggio, dovrebbero essere sottoposte ad ispezione, mentre le navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri, ma di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate, devono solo essere provviste di una dichiarazione di conformità al regolamento o alla Convenzione.

A seguito della mancata entrata in vigore della Convenzione alla data del 1° gennaio 2007 la Commissione europea ha emanato il citato regolamento (CE) n. 536/2008, recante attuazione dell'articolo 6, paragrafo 3, e dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 782/2003.

Il regolamento (CE) n. 536/2008 è finalizzato a stabilire misure per consentire alle navi battenti bandiera di uno Stato terzo, in ingresso in un porto o in un terminale *offshore* di un altro Stato membro, di dimostrare la propria conformità all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 782/2003, nonché per stabilire procedure di controllo da parte dello Stato di approdo all'interno dell'Unione europea, modificando, di conseguenza, i riferimenti alla dichiarazione di conformità AFS di cui al regolamento (CE) n. 782/2003 e all'allegato I del medesimo regolamento.

A integrazione del precedente, l'11 marzo 2009 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno emanato il citato regolamento (CE) n. 219/2009 che adegua alla decisione 1999/468/CE del Consiglio determinati atti soggetti alla procedura di cui all'articolo 251 del Trattato, per quanto riguarda la procedura di regolamentazione con controllo. Secondo tale regolamento la Commissione può istituire un regime armonizzato di certificazione e di ispezione e può modificare i riferimenti alla Convenzione AFS, al certificato AFS, alla dichiarazione AFS e alla dichiarazione di conformità AFS per tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e, in particolare, in seno all'IMO.

Si segnala, inoltre, che in Italia sono vigenti accordi tra i Ministeri competenti (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e gli organismi di classifica riconosciuti dal Governo italiano (Registro navale Italiano — RINA, *American Bureau Shipping* — ABS, *Bureau Veritas* e *Germanische Lloyd*).

In base a tali accordi i suddetti organismi di classifica sono stati delegati rispettivamente il RINA il 17 novembre 2003, l'ABS l'8 febbraio 2005, il *Bureau Veritas* il 12 aprile 2006 e il *Germanische Lloyd* il 13 dicembre 2006, all'espletamento delle operazioni di controllo e di verifica dei sistemi antivegetativi delle navi, in ottemperanza alle disposizioni del regolamento (CE) n. 782/2003.

A completare il quadro giuridico che riguarda l'Italia nella materia del controllo delle vernici antivegetative, bisogna rammentare che, come risultato immediato della Conferenza AFS, già nel 2002 l'Unione europea ha adottato la direttiva 2002/62/CE della Commissione, del 9 luglio 2002, che adegua al progresso tecnico per la nona volta l'allegato I della direttiva 76/769/CE del Consiglio concernente il riavvicinamento delle disposizioni legislative, comunitarie ed amministrative degli Stati membri relative alle restrizioni in materia di ammissione nel mercato e di uso di talune sostanze e preparati pericolosi (composti organostannici), al fine di vietare, a decorrere dal 1° gennaio 2003, l'immissione sul mercato e l'uso di tali composti nei prodotti antivegetativi destinati a qualsiasi tipo di nave, indipendentemente dalla lunghezza.

Ai sensi del punto 21 dell'allegato I della direttiva 76/769/CE, a partire dal 1° gennaio 2003 i composti organostannici non possono essere immessi nel mercato per essere utilizzati come sostanze e costituenti di preparazioni da utilizzare con funzioni di biocidi in vernici ad associazione libera.

In particolare, tali composti organostannici non possono essere immessi nel mercato o utilizzati come sostanze e costituenti di

preparazioni che abbiano funzione di biocidi per impedire la formazione di incrostazioni di microrganismi, piante o animali su:

a) imbarcazioni di qualsiasi lunghezza da utilizzare per la navigazione marittima, costiera, estuariale, interna o lacustre;

b) gabbie, galleggianti, reti e qualsiasi altra apparecchiatura o impianto utilizzato nella piscicoltura e nella molluschicoltura;

c) qualsiasi apparecchiatura o impianto parzialmente o totalmente sommerso.

Infine, gli stessi non possono essere utilizzati come sostanze o costituenti di preparazioni da impiegare nel trattamento delle acque industriali.

Inoltre, con il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono state emanate norme concernenti *standard* di qualità per l'ambiente acquatico per le sostanze pericolose, tra cui anche i composti organostannici, individuate a livello di Unione europea.

### 3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.*

Per quanto attiene la normativa dell'Unione europea, la Convenzione, come già espresso, è regolata a livello nazionale principalmente dal regolamento (CE) n. 782/2003 sul divieto dei composti organostannici sulle navi, dal regolamento (CE) n. 536/2008, emanato a seguito della mancata entrata in vigore della Convenzione AFS, e dal regolamento (CE) n. 219/2009.

Il regolamento (CE) n. 782/2003 in particolare stabilisce un regime di ispezione per tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate, indipendentemente dalla natura del viaggio, mentre le navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri ma di stazza inferiore, devono essere provviste di una dichiarazione di conformità al regolamento o alla Convenzione AFS.

L'articolo 2 della Convenzione riguarda le definizioni. Il regolamento (CE) n. 782/2003 riprende e integra gran parte delle definizioni.

L'articolo 3 specifica l'ambito di applicazione della Convenzione. Tale ambito è specificato anche nel regolamento (CE) n. 782/2003.

L'articolo 4 della Convenzione, rubricato « Misure di controllo dei sistemi antivegetativi », trova regolamentazione ed attuazione negli articoli 4 e 5 del regolamento (CE) n. 782/2003.

L'articolo 5 stabilisce misure di controllo dei rifiuti derivanti dalla rimozione delle vernici contenenti TBT. Tale operazione viene effettuata in cantieri o bacini di carenaggio autorizzati e dotati di propri sistemi di trattazione a norma di legge.

L'articolo 6 della Convenzione specifica le procedure per la proposta degli emendamenti per i controlli dei sistemi antivegetativi. Tali procedure riprendono sostanzialmente le procedure in atto presso l'IMO per le modifiche agli allegati della Convenzione.

L'articolo 10 prevede che le navi siano oggetto di ispezioni e che i certificati siano rilasciati in conformità alle regole dell'allegato 4 della Convenzione. Le autorità responsabili per l'espletamento dei

compiti di ispezione e di controllo previsti dagli articoli 10 e 11 della Convenzione sono il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che provvedono attraverso organismi di classifica riconosciuti dall'Italia e tramite il Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno autorizzato i quattro organismi di classifica riconosciuti dall'Italia (RINA, ABS, *Bureau Veritas* e *Germanische Lloyd*) a espletare i compiti di ispezione e di controllo propedeutici al rilascio, nonché il rilascio stesso, per conto dell'amministrazione, delle certificazioni in materia di sistemi antivegetativi applicati alle navi in attuazione del regolamento (CE) n. 782/2003 e in conformità alla Convenzione dopo la sua entrata in vigore.

L'articolo 11 della Convenzione disciplina l'ispezione delle navi e la ricerca delle trasgressioni e violazioni. Nel contesto delle norme internazionali e dell'Unione europea vigenti, considerando in particolare le indicazioni e i criteri della direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, il Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera, attraverso il personale allo scopo qualificato, verificherà, durante le ispezioni « *Port State Control* » — presso i porti nazionali i terminali *offshore* e in generale le acque territoriali — la presenza a bordo del naviglio di bandiera estera della certificazione prevista dalla Convenzione. Analoga attività sarà espletata per le navi italiane nel corso delle ispezioni « *Flag State* ».

Nell'articolo 12 della Convenzione è espressamente riportato che ogni infrazione commessa è vietata e sanzionata dalla legislazione dell'amministrazione da cui dipende la nave in oggetto, ovunque essa si trovi. In accordo con quanto indicato dalla Convenzione appare opportuno introdurre nella legislazione nazionale un sistema sanzionatorio specifico mirato a scoraggiare tutte le violazioni ipotizzabili. Al momento, infatti, ferma restando la possibilità di detenere una nave straniera che trasgredisce la Convenzione, ovvero non permettere l'ulteriore accesso ai propri porti, si potrebbe fare ricorso, in linea generale, alle sanzioni amministrative previste dagli articoli 1186 (inosservanza di norme per le visite delle navi o degli aeromobili) e 1193 (inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo) del codice della navigazione.

Il ritardo e la detenzione indebiti di navi, disciplinati dall'articolo 13, di norma sono risolti in via giudiziale.

Inoltre, all'articolo 15 si specifica chiaramente che nessuna norma della Convenzione interferisce in alcun modo con le regole del diritto internazionale consuetudinario enunciate dalle Nazioni Unite sul diritto del 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, secondo comma, lettera s), e gli altri principi di cui agli articoli 2, 32 e 44 della Costituzione, 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.*

Le competenze e le funzioni delle regioni e degli enti locali sono salvaguardate, in quanto l'articolo 117 della Costituzione consente alle regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di provvedere all'attuazione e all'esecuzione (e, quindi, non alla ratifica) degli accordi internazionali, nel rispetto delle norme di procedura stabilite da legge dello Stato, solo nelle materie di loro competenza, tra le quali non rientra la tutela dell'ambiente marino.

L'adesione alla Convenzione non viola il riparto di competenze attribuito alle regioni in quanto le disposizioni in essa contenute tutelano principalmente le materie dell'ambiente e dell'ecosistema nel mare territoriale, che rientra nella competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Nel caso di specie si tratta di una materia (protezione del mare) disciplinata da norme internazionali, secondo le quali la sovranità dello Stato si estende fino al mare territoriale. In particolare, la Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 10 dicembre 1982, ratificata ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689, definisce i diritti e le responsabilità degli Stati nell'utilizzo dei mari e degli oceani, definendo linee guida che regolano le trattative, l'ambiente e la gestione delle risorse naturali, dedicando diversi articoli (articoli 192 e seguenti) alla protezione dell'ambiente marino. Ai sensi dell'articolo 2 della Convenzione di Montego Bay il mare territoriale è sottoposto alla sovranità dello Stato costiero e può estendersi fino ad un massimo di 12 miglia marine dalla linea di base (articolo 3; per l'Italia, il mare territoriale si estende fino a 12 miglia – legge n. 359 del 1974).

Con riferimento alla tutela dell'ambiente, la Costituzione l'affida alla legislazione esclusiva dello Stato. A tale riguardo sembra utile citare la recentissima giurisprudenza della Corte costituzionale, che ha definito l'ambiente non più come un concetto evanescente ma come « un bene della vita, materiale e complesso, la cui disciplina comprende anche la tutela e la salvaguardia delle qualità e degli equilibri delle sue singole componenti » la cui tutela « è stata affidata in via esclusiva allo Stato dall'articolo 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione ». Pertanto, « spetta allo Stato disciplinare l'ambiente come una entità organica, dettare cioè delle norme di tutela che hanno ad oggetto il tutto e le singole componenti considerate come parti del tutto ». La disciplina unitaria e complessiva del bene ambiente, riservata alla competenza statale – che, pertanto, non è più limitata alla fissazione di *standard* minimi uniformi per tutto il territorio nazionale – « viene a funzionare come un limite alla disciplina che le Regioni e le Province autonome dettano in altre materie di loro competenza, per cui queste ultime non possono in alcun modo derogare o peggiorare il livello di tutela ambientale stabilito dallo Stato » (Corte costituzionale sentenza n. 378 del 2007. Si vedano anche le sentenze n. 104 del 2008, n. 12 del 2009, n. 61 del 2009 e n. 225 del 2009).

- 6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e 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, in quanto non prevede né determina, sia pure in via indiretta, nuovi o più onerosi adempimenti a carico degli enti locali.

- 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) *Indicazione 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 dell'Unione europea e internazionale.

- 1) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.*

Le disposizioni del provvedimento sono compatibili con gli obblighi previsti dall'Unione europea.

Si rammenta brevemente che il Consiglio dell'Unione europea, come risultato immediato della Conferenza AFS, già nel 2002 aveva adottato la direttiva 2002/62/CE, la quale vietava, a decorrere dal 1° gennaio 2003, l'immissione sul mercato dei composti organostannici per essere utilizzati come sostanze e costituenti di preparazioni da utilizzare con funzioni di biocidi in vernici ad associazione libera.

Successivamente, nel luglio 2003, l'Unione europea ha adottato il citato regolamento (CE) n. 782/2003, che vieta l'applicazione delle vernici a base di TBT su ogni tipo di scafo a partire dal 1° luglio 2003 e la loro presenza a partire dal 1° gennaio 2008. Tale regolamento è stato integrato dai citati regolamenti (CE) n. 536/2008 e n. 219/2009.

2) *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 da parte della Commissione europea nelle materie oggetto del provvedimento in esame.

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

La Convenzione AFS si pone come strumento attuativo degli obiettivi generali della citata Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, largamente riproduttiva del diritto consuetudinario del mare, come indicati nella sua parte XII (Protezione e preservazione dell'ambiente marino), laddove in particolare nell'articolo 211 (Inquinamento provocato da navi), si invitano gli Stati, tramite le competenti organizzazioni internazionali o una conferenza diplomatica generale, a stabilire « regole e norme internazionali atte a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino causato da navi ».

Degna di attenzione, dal punto di vista dell'evoluzione del diritto internazionale in materia, è la piena applicazione operata dalla Convenzione AFS del principio precauzionale, a lungo oggetto di discussioni in seno alla Conferenza intergovernativa per l'adozione della Convenzione, alla fine accettato nella sua formulazione tradizionale: per cui la mancanza di certezza scientifica sulla pericolosità di una sostanza nei confronti dell'ambiente non può essere adottata per impedire che tale sostanza sia limitata o bandita.

Le disposizioni del provvedimento sono compatibili con gli obblighi internazionali derivanti dall'adesione o dalla ratifica di altre convenzioni internazionali. In particolare si richiamano:

1) la Convenzione sulla biodiversità, ratificata dall'Italia ai sensi della legge 14 febbraio 1994, n. 124. Nell'ultima Conferenza delle Parti della suddetta Convenzione, svoltasi nell'ottobre 2010, le Parti hanno adottato una specifica decisione X/29, sulla protezione della biodiversità marina e costiera, e la decisione X/2 « Piano strategico per la biodiversità 2011-2020 » in cui, tra l'altro, si impegnano a portare l'inquinamento a livelli che non siano nocivi per le funzioni dell'ecosistema e della biodiversità;

2) il Protocollo del 1996 alla Convenzione di Londra del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti, ratificato dall'Italia ai sensi della legge n. 87 del 2006, che ha l'obiettivo della protezione dell'ambiente marino da tutte le fonti di inquinamento;

3) la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento marino provocato da navi (MARPOL 73/78) e i relativi protocolli ratificati dall'Italia ai sensi delle leggi n. 662 del 1980 e n. 438 del 1982. La Convenzione MARPOL 73/78 stabilisce regole internazionali per la prevenzione dell'inquinamento marino derivante dalla normale operatività delle navi o da cause accidentali e in

particolare delle specifiche fonti di inquinamento indicate nei suoi sei allegati. Gli Stati parte si impegnano a prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino derivante dallo scarico di sostanze pericolose o di effluenti che le contengono;

4) la Convenzione di Barcellona e i relativi protocolli, per la protezione del Mar Mediterraneo, ratificata dall'Italia ai sensi della legge n. 175 del 1999. In particolare si evidenziano il protocollo sulla tutela della biodiversità nel Mediterraneo e il protocollo per la prevenzione e l'eliminazione dell'inquinamento nel Mediterraneo (*Dumping Protocol*).

*4) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risulta che siano pendenti davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea giudizi sul medesimo o analogo oggetto.

*5) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risulta che siano pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo giudizi nelle medesime o analoghe materie.

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

Al 30 settembre 2010, i Paesi membri dell'Unione europea che hanno ratificato la Convenzione sono i seguenti venti: Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Olanda, Polonia, Romania, Slovenia, Spagna, Svezia, Regno Unito.

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.*

Le nuove definizioni normative introdotte nella Convenzione sono già presenti in altre convenzioni già ratificate dall'Italia e contenute anche nel regolamento (CE) n. 782/2003.

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

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo.

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

Nel testo non si fa ricorso alla tecnica della novellazione.

- 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 e non sono presenti norme abrogative espresse.

- 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.*

Le norme del provvedimento non prevedono effetti retroattivi e non determinano la reviviscenza di norme precedentemente abrogate né effetti di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

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

Non vi sono deleghe aperte nelle materie oggetto della Convenzione.

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

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti potranno rivedere e aggiornare, ove appropriato, gli accordi in vigore stipulati con gli organismi di classifica riconosciuti dal Governo italiano per il rilascio del certificato internazionale del sistema antivegetativo rilasciato ai sensi della Convenzione, dopo l'entrata in vigore della Convenzione stessa.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati o 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 tecnica 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 tutela del territorio e del mare, ritenuti congrui e sufficienti; non si è reso quindi necessario fare ricorso ad altre basi informative.

## ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Sezione 1 – Contesto ed obiettivi.

*A) Descrizione del quadro normativo vigente.*

In Italia sono in vigore dal 10 maggio 2003 specifiche norme cogenti per il controllo dell'utilizzo di composti organostannici sulle navi, contenute nel citato regolamento (CE) n. 782/2003.

A seguito della mancata entrata in vigore della Convenzione AFS alla data del 1° gennaio 2007, la Commissione europea ha emanato il regolamento (CE) n. 536/2008 per stabilire misure tali da consentire alle navi battenti bandiera di uno Stato terzo, in ingresso in un porto o in un terminale *offshore* di un altro Stato membro, di dimostrare la propria conformità all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 782/2003, nonché per stabilire procedure di controllo da parte dello Stato di approdo all'interno dell'Unione europea, modificando, di conseguenza, i riferimenti alla dichiarazione di conformità AFS di cui al regolamento (CE) n. 782/2003 e all'allegato I dello stesso regolamento.

A integrazione del precedente, l'11 marzo 2009 l'Unione europea ha emanato il regolamento (CE) n. 219/2009 che prevede che la Commissione può istituire un regime armonizzato di certificazione e di ispezione e può modificare i riferimenti alla Convenzione AFS, al certificato AFS, alla dichiarazione AFS e alla dichiarazione di conformità AFS per tener conto degli sviluppi a livello internazionale e, in particolare, in seno all'IMO.

A completare il quadro giuridico che riguarda l'Italia nella materia del controllo delle vernici antivegetative, bisogna rammentare la citata direttiva 2002/62/CE, al fine di vietare, a decorrere dal 1° gennaio 2003, l'immissione sul mercato e l'uso di tali composti nei prodotti antivegetativi destinati a qualsiasi tipo di nave, indipendentemente dalla lunghezza.

Ai sensi del punto 21 dell'allegato I della direttiva 76/769/CE, a partire dal 1° gennaio 2003, i composti organostannici non possono essere immessi nel mercato per essere utilizzati come sostanze e costituenti di preparazioni da utilizzare con funzioni di biocidi in vernici ad associazione libera.

Inoltre, con il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono state emanate norme concernenti *standard* di qualità per l'ambiente acquatico per le sostanze pericolose, tra cui anche i composti organostannici, individuate a livello di Unione europea.

*B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione.*

I contenuti della Convenzione AFS sono disciplinati dai regolamenti (CE) n. 782/2003, n. 536/2008 e n. 219/2009, tuttavia il pre-

sente intervento regolatorio, mediante il quale si provvede all'adesione italiana alla Convenzione, risolve una criticità della normativa vigente, attraverso l'adozione di efficaci misure di contrasto all'uso di dette sostanze, quali un adeguato impianto sanzionatorio per i comandanti responsabili della navigazione di tutte le navi che solcano i nostri mari, sia battenti bandiera italiana sia straniera. Le misure che si andranno a introdurre dovranno pertanto costituire un forte deterrente, in grado di scoraggiare qualunque tentativo di violazioni delle disposizioni in vigore.

Sul piano internazionale inoltre si consideri che mediante l'adesione alla Convenzione si affronta positivamente una problematica comune a tutte le acque della terra e si amplia sensibilmente lo spettro dei Paesi che saranno tenuti al rispetto delle nuove regole.

*C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.*

La contaminazione diffusa dell'ambiente marino a opera del TBT è dovuta principalmente al suo utilizzo come principio attivo nelle vernici antivegetative.

Gli effetti dannosi per l'ambiente furono notati per la prima volta alla fine degli anni settanta negli allevamenti francesi di ostriche sulla costa atlantica. Da allora sono state trovate quantità sempre maggiori di composti organostannici negli organismi marini di tutto il mondo fino ai livelli più alti della catena alimentare, come pesci, uccelli marini e mammiferi marini. Numerosi studi hanno dimostrato la correlazione tra la presenza di TBT nelle acque e l'insorgenza in molte specie di gasteropodi marini del fenomeno dell'«*imposex*»: il TBT agisce sul sistema endocrino provocando la mascolinizzazione irreversibile di molte femmine di gasteropodi.

L'esposizione umana ai composti organostannici è di tipo prevalentemente alimentare dovuta principalmente al consumo di prodotti ittici e soprattutto di bivalvi i quali, oltre a rappresentare una risorsa economica per molti Paesi, sono anche una componente fondamentale della dieta di molte popolazioni.

Per questo l'utilizzo del TBT è ormai regolato in molti Paesi da una legislazione restrittiva. A tale proposito l'IMO ha fissato la data del 1° gennaio 2008 come termine ultimo per la completa eliminazione delle vernici a base di TBT dagli scafi delle navi. La Convenzione AFS, entrata in vigore nel settembre 2008, al 30 settembre 2010 è stata ratificata da 48 Paesi.

Il nostro Paese, già adeguato alle richieste del regolamento (CE) n. 782/2003, insieme con gli altri Stati parte alla Convenzione, ha un interesse economico a fare in modo che la Convenzione entri in vigore quanto prima, in modo da assicurare condizioni equivalenti a livello mondiale. È evidente, dunque, come sia fondamentale porre l'Italia in una condizione di parità con gli altri Stati che hanno già provveduto alla ratifica della Convenzione.

*D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.*

L'obiettivo che si intende perseguire con il presente intervento regolatorio è quello di inquinare il meno possibile le acque nonché di proteggere e di mantenere un buon livello della loro qualità per preservarne la flora e la fauna.

Gli indicatori utilizzati per verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi evidenziati sono strutturati attraverso specifici programmi di monitoraggio.

La Direzione generale per la protezione della natura e del mare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, coordina e finanzia da quasi venti anni un controllo degli ambienti marini costieri italiani ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 979 del 1982, recante « Disposizioni per la difesa del mare », che ha imposto al Ministero di provvedere a organizzare una rete di osservazione della qualità dell'ambiente marino e un centro a livello nazionale di coordinamento generale e di raccolta di dati. Inoltre sono già operativi, in quanto la disciplina dell'Unione europea è stata immediatamente recepita sul piano interno, alcuni programmi di monitoraggio pluriennali che si svolgono in regime di convenzione con le quindici regioni costiere italiane.

Grazie a questa attività di monitoraggio l'Italia dispone di un controllo dell'ambiente marino costiero ad ampio respiro, rappresentando un riferimento a livello di Unione europea e mediterraneo. In tale contesto, risulta di particolare importanza la collaborazione dell'ISPRA.

Attualmente i programmi di monitoraggio dell'ambiente marino costiero del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sono sospesi per indisponibilità di risorse economiche, tuttavia informazioni fondamentali sulla contaminazione dei sedimenti e degli organismi marini da parte di queste sostanze derivano dai dati pregressi, che hanno permesso di individuare alcune aree lungo le coste italiane dove è stata riscontrata la presenza di TBT tanto nei sedimenti di fondo quanto nei molluschi bivalvi (mitili). Le seguenti tabelle riportano in dettaglio, per ciascuna regione costiera, il numero di aree analizzate e quelle in cui è stata rilevata la presenza di TBT tra il 2001 e il 2009.





Si fa rilevare che con l'eliminazione di naviglio che ancora utilizza vernici antivegetative a base di composti organostannici, la diffusione di questi composti altamente ecotossici possa sensibilmente diminuire a tutto vantaggio degli ecosistemi marini.

Per quanto riguarda il regime dei controlli *anti-fouling* effettuato nel contesto *Port State Control* (PSC) da parte delle capitanerie di porto ove, nel corso di una visita, si riscontrino difformità documentali o tra il sistema antivegetativo della nave e i dettagli del certificato o della dichiarazione o i requisiti della Convenzione, l'ispettore deve assicurarsi che venga intrapresa un'azione correttiva notificando senza indugio all'amministrazione. In mancanza di un'azione correttiva, l'amministrazione deve essere immediatamente informata e deve far sì che il certificato non venga rilasciato o venga ritirato. Ove la nave sia in un porto o in un altro Stato parte, le autorità competenti di quest'ultimo devono essere informate e sono tenute a fornire ogni possibile assistenza.

Riguardo le deficienze riscontrate sulla documentazione e sui sistemi antivegetativi durante le verifiche PSC, non risultano pervenute segnalazioni in merito.

Per quanto riguarda l'attuale regime sanzionatorio sono applicati due articoli del codice della navigazione che trattano dell'inosservanza di norme per le visite delle navi o degli aeromobili (articolo 1186) e dell'inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo (articolo 1193). In seguito all'adesione alla Convenzione potranno essere previste ulteriori norme specifiche.

Ad oggi il RINA ha rilasciato, per conto dell'amministrazione, 858 certificati secondo quanto prescritto dal regolamento (CE) n. 782/2003. Dopo l'adesione dell'Italia alla Convenzione, tutti i certificati rilasciati secondo il citato regolamento dovranno essere convertiti nell'*IMO-International Anti-Fouling System Certificate*.

Pertanto i parametri che saranno utilizzati per la verifica degli obiettivi saranno misurati in base agli obiettivi sopra indicati.

*E) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.*

Destinatari diretti del provvedimento sono tutti quei soggetti, anche stranieri, responsabili della tipologia di inquinamento indicata, quali i comandanti delle navi, i cantieri navali, i produttori di vernici antivegetative per le navi, gli armatori e i proprietari delle navi.

Indirettamente tutta la collettività è da considerare beneficiaria degli effetti delle misure introdotte dal provvedimento, in quanto destinataria di un interesse diffuso, oggi particolarmente avvertito, quale l'interesse alla buona salute delle acque per tutti gli utilizzi che se ne fanno, dall'alimentazione alla balneabilità.

Sezione 2 – Procedure di consultazione.

*Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati.*

Per procedere all'avvio dell'adesione italiana alla Convenzione sono state coinvolte e consultate le amministrazioni dello Stato quali:

il Ministero degli affari esteri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero della salute, il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto, l'ISPRA e il Ministero della giustizia. Non si è ritenuto necessario sentire altri soggetti non istituzionali quali categorie produttive, associazioni ambientaliste o altre realtà sociali in quanto l'intervento in questione non produce conseguenze rilevanti essendo già in vigore specifici regolamenti dell'Unione europea.

Sezione 3 – Valutazione dell'opzione di non intervento (opzione zero).

*Valutazione dell'opzione zero e prevedibili effetti.*

Come già detto in precedenza, l'Italia risulta vincolata ai sensi del regolamento n. 782/2003 e dai successivi regolamenti (CE) n. 536/2008 e n. 219/2009 sul divieto dei composti organostannici sulle navi.

Poiché i provvedimenti dell'Unione europea non necessitano, per aver efficacia di legge all'interno dei singoli ordinamenti di ciascun Paese, di un atto interno di ricezione, cioè di una legge che li recepisca e dia loro la forma di legge nazionale o di altro atto di pari valore giuridico, essi si pongono sullo stesso piano e con pari rango delle leggi ordinarie e degli altri atti aventi valore di legge.

Grazie a tale regolamento, qualora l'Italia non ratificasse la Convenzione – scelta dell'opzione zero – sarebbe comunque tenuta ad adempiere agli obblighi dell'Unione europea.

Sotto il profilo giuridico la non ratifica comporterebbe la violazione delle convenzioni internazionali, riferibili alla tutela dell'ambiente, cui lo Stato italiano ha aderito, quali innanzitutto le citate Convenzioni sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti e altre sostanze, di Montego Bay delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) e di Barcellona.

Sezione 4 – Valutazione delle opzioni alternative di intervento regolatorio.

*Opzioni alternative di intervento regolatorio.*

Non sono emerse nel merito, nel corso delle consultazioni, opzioni alternative all'intervento regolatorio in questione. Tutti i soggetti coinvolti concordano con questo tipo di intervento.

Sezione 5 – Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta.

*A) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti.*

L'amministrazione ha valutato che l'adesione alla Convenzione consente di migliorare il livello di tutela dell'ambiente marino sia in termini di minore livello di inquinamento diretto che in termini di

prevenzione. Infatti il TBT è stato descritto come una delle maggiori sostanze tossiche da sempre introdotte deliberatamente nell'ambiente marino. Usato come fungicida, come battericida, insetticida e protettivo del legno, esso è ritenuto pericoloso per una gamma di organismi acquatici, inclusi le microalghe e altri vertebrati e invertebrati marini.

Il TBT risulta tra le sostanze considerate nei programmi di monitoraggio coordinati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di cui alla lettera D) della sezione 1.

*B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.*

Non vi sono svantaggi derivanti dall'intervento regolatorio in questione.

Mentre i vantaggi scaturenti dall'intervento regolatorio consentiranno di ottenere, mediante l'adozione di una più stringente normativa in materia ambientale, tesa a prevenire l'inquinamento dei mari e a tutelarne l'ambiente, un sensibile miglioramento della condizione delle acque a beneficio dell'ambiente e della collettività, garantendo inoltre un più ampio spettro di utenti e la certezza che i nostri mari saranno navigati solo da imbarcazioni in possesso di idonea certificazione attestante l'adeguamento alle disposizioni previste dalla Convenzione.

*C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti.*

La Convenzione, all'articolo 9, prevede che ciascun Paese parte comunichi all'IMO, con cadenza annuale, una serie di informazioni relative alle misure interne adottate, per adeguarsi alle disposizioni previste dalla Convenzione, quali: la lista degli ispettori designati, o degli organismi riconosciuti come responsabili alla gestione dei sistemi antivegetativi, i sistemi interni adottati e le loro variazioni.

Pertanto i Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti, congiuntamente, ogni anno redigeranno annualmente un resoconto per l'IMO contenente le informazioni richieste.

Si è valutato, inoltre, che eventuali costi amministrativi, comunque di modesta entità, dovuti alle attività informative richieste, sono compensati con i benefici emergenti da una più attenta salvaguardia degli ambienti marini, a tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente.

I documenti prodotti a seguito del monitoraggio dei programmi già attualmente operativi verranno infatti forniti all'IMO senza l'introduzione di nuovi uffici o sistemi, mediante l'utilizzo delle strutture esistenti e già operanti.

*D) Comparazione con altre opzioni esaminate.*

Non sono state prese in esame altre opzioni, in quanto per aderire alla Convenzione è necessario procedere ai sensi dell'articolo 80 della Costituzione, e i principi stabiliti dall'atto internazionale non sono negoziabili.

*E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.*

Le strutture esistenti, le risorse umane e le professionalità attualmente operative in ambito marino, consentono un'immediata attuazione della Convenzione. Dall'adesione alla Convenzione non derivano, nuovi o maggiori oneri gravanti sul bilancio dello Stato, ma solo modeste spese dovute alla partecipazione di tecnici alle riunioni periodiche che si tengono a Londra, sede dell'IMO. Tali spese valutate annualmente in 7.740 euro, a regime, trovano copertura mediante gli stanziamenti disposti nella tabella A allegata alla legge di stabilità per il corrente anno, utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

Sezione 6 – Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese.

L'intervento normativo non è suscettibile di ricadute sul libero mercato, sulle attività di impresa e sul sistema di competitività del Paese il quale, peraltro, è già allineato alle disposizioni della Convenzione e vincolato dai regolamenti dell'Unione europea che disciplinano la materia.

Sezione 7 – Modalità attuative dell'intervento regolatorio.

*A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.*

I soggetti attivi dell'intervento normativo sono il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il tramite del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera.

Dopo l'entrata in vigore per l'Italia, saranno responsabili anche gli organismi riconosciuti per il rilascio del certificato previsto dalla Convenzione, che sono: RINA, ABS, *Bureau Veritas* e *Germanische Lloyd*.

*B) Eventuali azioni per la pubblicità e l'informazione dell'intervento.*

Non sono previste azioni per la pubblicità e l'informazione dell'intervento, tranne la normale pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e sul sito informatico della *Gazzetta Ufficiale*. Le associazioni degli armatori, ad oggi già ampiamente informate, in quanto già tenute al rispetto delle disposizioni contenute nella Convenzione, hanno tuttavia propri canali di informazione *on line*.

*C) Strumenti del controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio.*

Come per altre convenzioni internazionali nell'ambito dell'IMO, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, responsabili dell'inter-

vento regolatorio, prevedono deleghe per il rilascio dei certificati, oggi previsti dal regolamento (CE) n. 782/2003 e, dopo l'entrata in vigore per l'Italia, per il rilascio del certificato previsto dalla Convenzione, e si avvarranno anche delle informazioni dei quattro organismi riconosciuti: RINA, ABS, *Bureau Veritas* e *Germanische Lloyd*.

Gli accordi stipulati tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i quattro organismi riconosciuti prevedono che questi ultimi forniscano con frequenza semestrale l'elenco dei certificati AFS rilasciati, nonché sottopongano all'amministrazione, qualora richiesto, le norme, le istruzioni, i moduli e i rapporti per l'esecuzione delle attività oggetto degli accordi.

Gli accordi prevedono che lo svolgimento da parte degli organismi di classifica delle attività indicate sia verificato periodicamente dall'amministrazione, anche disponendo ispezioni particolareggiate a campione delle navi certificate ai sensi dei suddetti accordi.

L'organismo di controllo degli organismi riconosciuti è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici — Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne — divisione 5 — Vigilanza, monitoraggio ed estimo navale per la navigazione marittima ed interna.

I suddetti organismi sono obbligati a fornire all'amministrazione, con frequenza semestrale, l'elenco dei certificati rilasciati.

*D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione — Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR.*

Non sono previsti meccanismi automatici tesi ad adeguare la prevista regolamentazione. I programmi già operativi che effettuano il costante monitoraggio della salute delle acque, forniranno elementi utili ai fini della verifica dell'impatto della regolamentazione (VIR) nella quale verranno presi in esame preliminarmente i seguenti aspetti:

1) dopo l'adesione dell'Italia alla Convenzione, tutti i certificati rilasciati secondo il citato regolamento (CE) n. 782/2003 dovranno essere convertiti nell'IMO — *International Anti-Fouling System Certificate*;

2) la VIR sarà redatta dal Ministero degli affari esteri, con cadenza biennale, sulla base dei risultati forniti dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, i quali prioritariamente verificheranno il raggiungimento dei risultati attesi in merito a: la salute dell'ambiente, della flora e della fauna marine, la riduzione delle infrazioni, l'effettivo rispetto della Convenzione e, a beneficio della collettività tutta, il miglioramento della qualità delle acque e dei prodotti ittici;

3) al termine di tale verifica si valuterà l'opportunità di intervenire sui tavoli internazionali in sede di IMO per rappresentare le eventuali criticità della Convenzione e per proporre modifiche che contengano misure adatte alla soluzione delle problematiche rilevate.

## DISEGNO DI LEGGE

—

## ART. 1.

*(Autorizzazione all'adesione).*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla Convenzione internazionale per il controllo dei sistemi antivegetativi nocivi applicati sulle navi, con allegati, fatta a Londra il 5 ottobre 2001, di seguito denominata « Convenzione ».

## ART. 2.

*(Ordine di esecuzione).*

1. Conformemente a quanto previsto dal regolamento (CE) n. 782/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, relativo al divieto di composti organostannici applicati sulle navi, piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 18 della Convenzione stessa.

## ART. 3.

*(Autorità responsabile per le ispezioni e il rilascio dei certificati).*

1. Le autorità responsabili per l'espletamento dei compiti di ispezione e di controllo, previsti dagli articoli 10 e 11 della Convenzione, sono il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che provvedono attraverso organismi di classificazione riconosciuti dall'Italia e tramite il Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera.

## ART. 4.

*(Sanzioni per la violazione delle disposizioni contenute nella Convenzione).*

1. Il comandante di una nave che applica, riapplica, installa o utilizza sistemi di pulizia nocivi in violazione dell'articolo 4 della Convenzione e dell'allegato 1 della medesima, nonché dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 782/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, è punito con l'arresto da due mesi a due anni o con l'ammenda da euro 1.500 a euro 15.000.

2. La sanzione di cui al comma 1 si applica anche al proprietario e all'armatore della nave nel caso in cui la violazione di cui al medesimo comma 1 sia avvenuta con il loro concorso.

3. Per il comandante di nazionalità italiana della nave, la condanna per il reato di cui al comma 1 comporta la sospensione del titolo professionale, la cui durata è determinata ai sensi dell'articolo 1083 del codice della navigazione.

4. Ai comandanti di navi di nazionalità non italiana che hanno subito condanne in relazione al reato di cui al comma 1 è inibito l'attracco a porti italiani per un periodo variabile, da determinare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, commisurato alla gravità del reato commesso e alla pena inflitta.

5. Alle ispezioni delle navi previste dall'articolo 11 della Convenzione si applicano le disposizioni dell'articolo 1186 del codice della navigazione.

6. Si applica, altresì, l'articolo 1193 del codice della navigazione nell'ipotesi di rilascio di un certificato internazionale dei sistemi antivegetativi nocivi applicati sulle navi, di cui all'allegato 4 della Convenzione.

## ART. 5.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in euro 7.740



annui a decorrere dall'anno 2012, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, 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 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare provvede al monitoraggio degli oneri di cui alla presente legge e riferisce in merito al Ministro dell'economia e delle finanze. Nel caso si verificano o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni di cui al comma 1, il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, provvede, con proprio decreto, alla riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria, del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio, delle dotazioni finanziarie destinate alle spese di missione nell'ambito della missione « Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente » e, comunque, del programma « Tutela e conservazione della fauna e della flora, salvaguardia della biodiversità e dell'ecosistema marino » dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Si intende corrispondentemente ridotto, per il medesimo anno, di un ammontare pari all'importo dello scostamento il limite di cui all'articolo 6, comma 12, del decreto-legge 31 maggio 2010, n.78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e successive modificazioni.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce senza ritardo alle Camere con apposita relazione in merito alle cause degli scostamenti e all'adozione delle misure di cui al comma 2.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con

propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 6.

*(Entrata in vigore).*

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

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



IMO

**E**

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE  
CONTROL OF HARMFUL ANTI-FOULING  
SYSTEMS FOR SHIPS  
Agenda item 8

AFS/CONF/26  
18 October 2001  
Original: ENGLISH

**ADOPTION OF THE FINAL ACT OF THE CONFERENCE AND ANY INSTRUMENTS,  
RECOMMENDATIONS AND RESOLUTIONS RESULTING FROM  
THE WORK OF THE CONFERENCE**

**INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF  
HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS ON SHIPS, 2001**

**Text adopted by the Conference**

- 1 As a result of its deliberations, as recorded in the Record of Decisions of the Plenary (AFS/CONF/RD/2) and in the Final Act of the Conference (AFS/CONF/25), the Conference adopted the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001.
- 2 The above-mentioned Convention, as adopted by the Conference, is annexed hereto.

\*\*\*

**ANNEX****INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF  
HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS ON SHIPS, 2001****THE PARTIES TO THIS CONVENTION,**

**NOTING** that scientific studies and investigations by Governments and competent international organizations have shown that certain anti-fouling systems used on ships pose a substantial risk of toxicity and other chronic impacts to ecologically and economically important marine organisms and also that human health may be harmed as a result of the consumption of affected seafood,

**NOTING IN PARTICULAR** the serious concern regarding anti-fouling systems that use organotin compounds as biocides and being convinced that the introduction of such organotins into the environment must be phased-out,

**RECALLING** that Chapter 17 of Agenda 21 adopted by the United Nations Conference on Environment and Development, 1992, calls upon States to take measures to reduce pollution caused by organotin compounds used in anti-fouling systems,

**RECALLING ALSO** that resolution A.895(21), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 25 November 1999, urges the Organization's Marine Environment Protection Committee (MEPC) to work towards the expeditious development of a global legally binding instrument to address the harmful effects of anti-fouling systems as a matter of urgency,

**MINDFUL OF** the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC.67(37) adopted by MEPC on 15 September 1995,

**RECOGNIZING** the importance of protecting the marine environment and human health from adverse effects of anti-fouling systems,

**RECOGNIZING ALSO** that the use of anti-fouling systems to prevent the build-up of organisms on the surface of ships is of critical importance to efficient commerce, shipping and impeding the spread of harmful aquatic organisms and pathogens,

**RECOGNIZING FURTHER** the need to continue to develop anti-fouling systems which are effective and environmentally safe and to promote the substitution of harmful systems by less harmful systems or preferably harmless systems,

**HAVE AGREED** as follows:

**ARTICLE 1**

## General Obligations

- (1) Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to reduce or eliminate adverse effects on the marine environment and human health caused by anti-fouling systems.
- (2) The Annexes form an integral part of this Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annexes.
- (3) No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a State from taking, individually or jointly, more stringent measures with respect to the reduction or elimination of adverse effects of anti-fouling systems on the environment, consistent with international law.
- (4) Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation, compliance and enforcement of this Convention.
- (5) The Parties undertake to encourage the continued development of anti-fouling systems that are effective and environmentally safe.

**ARTICLE 2**

## Definitions

For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:

- (1) "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of a State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.
- (2) "Anti-fouling system" means a coating, paint, surface treatment, surface, or device that is used on a ship to control or prevent attachment of unwanted organisms.
- (3) "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.
- (4) "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention.
- (5) "International voyage" means a voyage by a ship entitled to fly the flag of one State to or from a port, shipyard, or offshore terminal under the jurisdiction of another State.
- (6) "Length" means the length as defined in the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, or any successor Convention.
- (7) "Organization" means the International Maritime Organization.

- (8) “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.
- (9) “Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft, fixed or floating platforms, floating storage units (FSUs) and floating production storage and off-loading units (FPSOs).
- (10) “Technical Group” is a body comprised of representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories that engage in anti-fouling system analysis. These representatives shall have expertise in environmental fate and effects, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, international shipping, anti-fouling systems coating technology, or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a comprehensive proposal.

### ARTICLE 3

#### Application

- (1) Unless otherwise specified in this Convention, this Convention shall apply to:
- (a) ships entitled to fly the flag of a Party;
  - (b) ships not entitled to fly the flag of a Party, but which operate under the authority of a Party; and
  - (c) ships that enter a port, shipyard, or offshore terminal of a Party, but do not fall within subparagraph (a) or (b).
- (2) This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention.
- (3) With respect to the ships of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

**ARTICLE 4****Controls on Anti-Fouling Systems**

(1) In accordance with the requirements specified in Annex 1, each Party shall prohibit and/or restrict:

- (a) the application, re-application, installation, or use of harmful anti-fouling systems on ships referred to in article 3(1)(a) or (b); and
- (b) the application, re-application, installation or use of such systems, whilst in a Party's port, shipyard, or offshore terminal, on ships referred to in article 3(1)(c),

and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

(2) Ships bearing an anti-fouling system which is controlled through an amendment to Annex 1 following entry into force of this Convention may retain that system until the next scheduled renewal of that system, but in no event for a period exceeding 60 months following application, unless the Committee decides that exceptional circumstances exist to warrant earlier implementation of the control.

**ARTICLE 5****Controls of Annex 1 Waste Materials**

Taking into account international rules, standards and requirements, a Party shall take appropriate measures in its territory to require that wastes from the application or removal of an anti-fouling system controlled in Annex 1 are collected, handled, treated and disposed of in a safe and environmentally sound manner to protect human health and the environment.

**ARTICLE 6****Process for Proposing Amendments to Controls on Anti-Fouling Systems**

(1) Any Party may propose an amendment to Annex 1 in accordance with this article.

(2) An initial proposal shall contain the information required in Annex 2, and shall be submitted to the Organization. When the Organization receives a proposal, it shall bring the proposal to the attention of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.

(3) The Committee shall decide whether the anti-fouling system in question warrants a more in-depth review based on the initial proposal. If the Committee decides that further review is warranted, it shall require the proposing Party to submit to the Committee a comprehensive proposal containing the information required in Annex 3, except where the initial proposal also includes all the information required in Annex 3. Where the Committee is of the view that there is a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a

reason to prevent a decision to proceed with the evaluation of the proposal. The Committee shall establish a technical group in accordance with article 7.

(4) The technical group shall review the comprehensive proposal along with any additional data submitted by any interested entity and shall evaluate and report to the Committee whether the proposal has demonstrated a potential for unreasonable risk of adverse effects on non-target organisms or human health such that the amendment of Annex 1 is warranted. In this regard:

- (a) The technical group's review shall include:
  - (i) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question and the related adverse effects observed either in the environment or on human health, including, but not limited to, the consumption of affected seafood, or through controlled studies based on the data described in Annex 3 and any other relevant data which come to light;
  - (ii) an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;
  - (iii) consideration of available information on the technical feasibility of control measures and the cost-effectiveness of the proposal;
  - (iv) consideration of available information on other effects from the introduction of such control measures relating to:
    - the environment (including, but not limited to, the cost of inaction and the impact on air quality);
    - shipyard health and safety concerns (i.e. effects on shipyard workers);
    - the cost to international shipping and other relevant sectors; and
  - (v) consideration of the availability of suitable alternatives, including a consideration of the potential risks of alternatives.
- (b) The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph (a), except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraph (a)(ii) through (a)(v) if it determines after the evaluation in subparagraph (a)(i) that the proposal does not warrant further consideration.
- (c) The technical group's report shall include, *inter alia*, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the anti-fouling system in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.



(5) The technical group's report shall be circulated to the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, prior to its consideration by the Committee. The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Annex 1, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. If the report finds a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not, itself, be used as a reason to prevent a decision from being taken to list an anti-fouling system in Annex 1. The proposed amendments to Annex 1, if approved by the Committee, shall be circulated in accordance with article 16(2)(a). A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular anti-fouling system if new information comes to light.

(6) Only Parties may participate in decisions taken by the Committee described in paragraphs (3) and (5).

#### ARTICLE 7

##### Technical Groups

(1) The Committee shall establish a technical group pursuant to article 6 when a comprehensive proposal is received. In circumstances where several proposals are received concurrently or sequentially, the Committee may establish one or more technical groups as needed.

(2) Any Party may participate in the deliberations of a technical group, and should draw on the relevant expertise available to that Party.

(3) The Committee shall decide on the terms of reference, organization and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.

(4) Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to article 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

#### ARTICLE 8

##### Scientific and Technical Research and Monitoring

(1) The Parties shall take appropriate measures to promote and facilitate scientific and technical research on the effects of anti-fouling systems as well as monitoring of such effects. In particular, such research should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effects of anti-fouling systems.

(2) Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other Parties who request it on:

- (a) scientific and technical activities undertaken in accordance with this Convention;
- (b) marine scientific and technological programmes and their objectives; and
- (c) the effects observed from any monitoring and assessment programmes relating to anti-fouling systems.

#### ARTICLE 9

##### Communication and Exchange of Information

(1) Each Party undertakes to communicate to the Organization:

- (a) a list of the nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of anti-fouling systems in accordance with this Convention for circulation to the Parties for the information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations; and
- (b) on an annual basis, information regarding any anti-fouling systems approved, restricted, or prohibited under its domestic law.

(2) The Organization shall make available, through any appropriate means, information communicated to it under paragraph (1).

(3) For those anti-fouling systems approved, registered or licensed by a Party, such Party shall either provide, or require the manufacturers of such anti-fouling systems to provide, to those Parties which request it, relevant information on which its decision was based, including information provided for in Annex 3, or other information suitable for making an appropriate evaluation of the anti-fouling system. No information shall be provided that is protected by law.

#### ARTICLE 10

##### Survey and Certification

A Party shall ensure that ships entitled to fly its flag or operating under its authority are surveyed and certified in accordance with the regulations in Annex 4.

**ARTICLE 11****Inspections of Ships and Detection of Violations**

(1) A ship to which this Convention applies may, in any port, shipyard, or offshore terminal of a Party, be inspected by officers authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Unless there are clear grounds for believing that a ship is in violation of this Convention, any such inspection shall be limited to:

- (a) verifying that, where required, there is onboard a valid International Anti-fouling System Certificate or a Declaration on Anti-fouling System; and/or
- (b) a brief sampling of the ship's anti-fouling system that does not affect the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system taking into account guidelines developed by the Organization.\* However, the time required to process the results of such sampling shall not be used as a basis for preventing the movement and departure of the ship.

(2) If there are clear grounds to believe that the ship is in violation of this Convention, a thorough inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.\*

(3) If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action against a ship for the reason that the ship does not comply with this Convention shall immediately inform the Administration of the ship concerned.

(4) Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of this Convention. A Party may also inspect a ship when it enters the ports, shipyards, or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a ship is operating or has operated in violation of this Convention. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the competent authority of the Administration of the ship concerned so that the appropriate action may be taken under this Convention.

**ARTICLE 12****Violations**

(1) Any violation of this Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its laws. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after receiving the information, it shall so inform the Party which reported the alleged violation.

---

\* Guidelines to be developed.

(2) Any violation of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

- (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- (b) furnish to the Administration of the ship concerned such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) The sanctions established under the laws of a Party pursuant to this article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

### ARTICLE 13

#### Undue Delay or Detention of Ships

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under article 11 or 12.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under article 11 or 12, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

### ARTICLE 14

#### Dispute Settlement

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements, or other peaceful means of their own choice.

### ARTICLE 15

#### Relationship to International Law of the Sea

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

**ARTICLE 16**

## Amendments

- (1) This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.
- (2) Amendments after consideration within the Organization:
  - (a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration. In the case of a proposal to amend Annex 1, it shall be processed in accordance with article 6, prior to its consideration under this article.
  - (b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.
  - (c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.
  - (d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.
  - (e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
    - (i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.
    - (ii) An amendment to an Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.
  - (f) An amendment shall enter into force under the following conditions:
    - (i) An amendment to an article of this Convention shall enter into force for those Parties that have declared that they have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph (e)(i).

- (ii) An amendment to Annex 1 shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:
    - (1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection;
    - (2) notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance; or
    - (3) made a declaration at the time it deposits its instrument of ratification, acceptance or approval of, or accession to, this Convention that amendments to Annex 1 shall enter into force for it only after the notification to the Secretary-General of its acceptance with respect to such amendments.
  - (iii) An amendment to an Annex other than Annex 1 shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for those Parties that have notified their objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that have not withdrawn such objection.
- (g)
- (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) or (iii) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.
  - (ii) If a Party that has made a notification or declaration referred to in subparagraph (f)(ii)(2) or (3), respectively, notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.
- (3) Amendment by a Conference:
- (a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.
  - (b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.
  - (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs (2)(e) and (f) respectively of this article.

- (4) Any Party that has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.
- (5) An addition of a new Annex shall be proposed and adopted and shall enter into force in accordance with the procedure applicable to an amendment to an article of this Convention.
- (6) Any notification or declaration under this article shall be made in writing to the Secretary-General.
- (7) The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:
- (a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
  - (b) any notification or declaration made under this article.

#### ARTICLE 17

##### Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

- (1) This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 February 2002 to 31 December 2002 and shall thereafter remain open for accession by any State.
- (2) States may become Parties to this Convention by:
- (a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or
  - (b) signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance, or approval; or
  - (c) accession.
- (3) Ratification, acceptance, approval, or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- (4) If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
- (5) Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

**ARTICLE 18**

## Entry into force

- (1) This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than twenty-five percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 17.
- (2) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry in force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention or three months after the date of deposit of instrument, whichever is the later date.
- (3) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.
- (4) After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under article 16, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

**ARTICLE 19**

## Denunciation

- (1) This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.
- (2) Denunciation shall be effected by the deposit of written notification with the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

**ARTICLE 20**

## Depositary

- (1) This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.
- (2) In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:
  - (a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto of:
    - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval, or accession, together with the date thereof;



- (ii) the date of entry into force of this Convention; and
  - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and
- (b) as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### **ARTICLE 21**

##### **Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

DONE AT LONDON, this fifth day of October, two thousand and one.

\* \* \*

## ANNEX 1

## CONTROLS ON ANTI-FOULING SYSTEMS

Anti-fouling system	Control measures	Application	Effective date
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships shall not apply or re-apply such compounds	All ships	1 January 2003
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships either: (1) shall not bear such compounds on their hulls or external parts or surfaces; or (2) shall bear a coating that forms a barrier to such compounds leaching from the underlying non-compliant anti-fouling systems	All ships (except fixed and floating platforms, FSUs, and FPSOs that have been constructed prior to 1 January 2003 and that have not been in dry-dock on or after 1 January 2003)	1 January 2008

\* \* \*

## ANNEX 2

**REQUIRED ELEMENTS FOR AN INITIAL PROPOSAL**

- (1) An initial proposal shall include adequate documentation containing at least the following:
- (a) identification of the anti-fouling system addressed in the proposal: name of the anti-fouling system; name of active ingredients and Chemical Abstract Services Registry Number (CAS number), as applicable; or components of the system which are suspected of causing the adverse effects of concern;
  - (b) characterization of the information which suggests that the anti-fouling system or its transformation products may pose a risk to human health or may cause adverse effects in non-target organisms at concentrations likely to be found in the environment (e.g., the results of toxicity studies on representative species or bioaccumulation data);
  - (c) material supporting the potential of the toxic components in the anti-fouling system, or its transformation products, to occur in the environment at concentrations which could result in adverse effects to non-target organisms, human health, or water quality (e.g., data on persistence in the water column, sediments and biota; the release rate of toxic components from treated surfaces in studies or under actual use conditions; or monitoring data, if available);
  - (d) an analysis of the association between the anti-fouling system, the related adverse effects and the environmental concentrations observed or anticipated; and
  - (e) a preliminary recommendation on the type of restrictions that could be effective in reducing the risks associated with the anti-fouling system.
- (2) An initial proposal shall be submitted in accordance with rules and procedures of the Organization.

\* \* \*

## ANNEX 3

**REQUIRED ELEMENTS OF A COMPREHENSIVE PROPOSAL**

- (1) A comprehensive proposal shall include adequate documentation containing the following:
- (a) developments in the data cited in the initial proposal;
  - (b) findings from the categories of data set out in paragraphs (3)(a), (b) and (c), as applicable, depending on the subject of the proposal and the identification or description of the methodologies under which the data were developed;
  - (c) a summary of the results of studies conducted on the adverse effects of the anti-fouling system;
  - (d) if any monitoring has been conducted, a summary of the results of that monitoring, including information on ship traffic and a general description of the area monitored;
  - (e) a summary of the available data on environmental or ecological exposure and any estimates of environmental concentrations developed through the application of mathematical models, using all available environmental fate parameters, preferably those which were determined experimentally, along with an identification or description of the modelling methodology;
  - (f) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question, the related adverse effects and the environmental concentrations, either observed or expected;
  - (g) a qualitative statement of the level of uncertainty in the evaluation referred to in subparagraph (f);
  - (h) a recommendation of specific control measures to reduce the risks associated with the anti-fouling system; and
  - (i) a summary of the results of any available studies on the potential effects of the recommended control measures relating to air quality, shipyard conditions, international shipping and other relevant sectors, as well as the availability of suitable alternatives.
- (2) A comprehensive proposal shall also include information on each of the following physical and chemical properties of the component(s) of concern, if applicable:
- melting point;
  - boiling point;
  - density (relative density);
  - vapour pressure;

- water solubility / pH / dissociation constant (pKa);
- oxidation/reduction potential;
- molecular mass;
- molecular structure; and
- other physical and chemical properties identified in the initial proposal.

(3) For the purposes of paragraph (1)(b) above, the categories of data are:

(a) Data on environmental fate and effect:

- modes of degradation/dissipation (e.g., hydrolysis/photodegradation/biodegradation);
- persistence in the relevant media (e.g., water column/sediments/biota);
- sediments/water partitioning;
- leaching rates of biocides or active ingredients;
- mass balance;
- bioaccumulation, partition coefficient, octanol/water coefficient; and
- any novel reactions on release or known interactive effects.

(b) Data on any unintended effects in aquatic plants, invertebrates, fish, seabirds, marine mammals, endangered species, other biota, water quality, the seabed, or habitat of non-target organisms, including sensitive and representative organisms:

- acute toxicity;
- chronic toxicity;
- developmental and reproductive toxicity;
- endocrine disruption;
- sediment toxicity;
- bioavailability/biomagnification/bioconcentration;
- food web/population effects;
- observations of adverse effects in the field/fish kills/strandings/tissue analysis; and
- residues in seafood.

These data shall relate to one or more types of non-target organisms such as aquatic plants, invertebrates, fish, birds, mammals and endangered species.

(c) Data on the potential for human health effects (including, but not limited to, consumption of affected seafood).

(4) A comprehensive proposal shall include a description of the methodologies used, as well as any relevant measures taken for quality assurance and any peer review conducted of the studies.

## ANNEX 4

**SURVEYS AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR ANTI-FOULING SYSTEMS****REGULATION 1**

## Surveys

(1) Ships of 400 gross tonnage and above referred to in article 3(1)(a) engaged in international voyages, excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:

- (a) an initial survey before the ship is put into service or before the International Anti-fouling System Certificate (Certificate) required under regulation 2 or 3 is issued for the first time; and
- (b) a survey when the anti-fouling systems are changed or replaced. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 2 or 3.

(2) The survey shall be such as to ensure that the ship's anti-fouling system fully complies with this Convention.

(3) The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph (1) of this regulation in order to ensure that this Convention is complied with.

- (4) (a) As regards the enforcement of this Convention, surveys of ships shall be carried out by officers duly authorized by the Administration or as provided in regulation 3(1), taking into account guidelines for surveys developed by the Organization\*. Alternatively, the Administration may entrust surveys required by this Convention either to surveyors nominated for that purpose or to organizations recognized by it.
- (b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations\*\* to conduct surveys shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:
  - (i) require a ship that it surveys to comply with the provisions of Annex 1; and
  - (ii) carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party to this Convention.

---

\* Guidelines to be developed.

\*\* Refer to the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization.

- (c) When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's anti-fouling system does not conform either to the particulars of a Certificate required under regulation 2 or 3, or to the requirements of this Convention, such Administration, surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall also in due course notify the Administration of any such determination. If the required corrective action is not taken, the Administration shall be notified forthwith and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate.
- (d) In the situation described in subparagraph (c), if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified forthwith. When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such Administration, surveyor, or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in article 11 or 12.

## REGULATION 2

### Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate

- (1) The Administration shall require that a ship to which regulation 1 applies is issued with a Certificate after successful completion of a survey in accordance with regulation 1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a Certificate issued by them.
- (2) Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.
- (3) For ships bearing an anti-fouling system controlled under Annex 1 that was applied before the date of entry into force of a control for such a system, the Administration shall issue a Certificate in accordance with paragraphs (2) and (3) of this regulation not later than two years after entry into force of that control. This paragraph shall not affect any requirement for ships to comply with Annex 1.
- (4) The Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 1 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the issuing State is also used this shall prevail in the case of the dispute or discrepancy.

## REGULATION 3

### Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate by Another Party

- (1) At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that this Convention has been complied with, it shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate for the ship, in accordance with this Convention.

- (2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.
- (3) A Certificate so issued shall contain a statement that it has been issued at the request of the Administration referred to in paragraph (1) and it shall have the same force and receive the same recognition as a Certificate issued by the Administration.
- (4) No Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

#### REGULATION 4

##### Validity of an International Anti-fouling System Certificate

- (1) A Certificate issued under regulation 2 or 3 shall cease to be valid in either of the following cases:
- (a) if the anti-fouling system is changed or replaced and the Certificate is not endorsed in accordance with this Convention; and
  - (b) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with this Convention. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration a copy of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey reports.
- (2) The issue by a Party of a new Certificate to a ship transferred from another Party may be based on a new survey or on a valid Certificate issued by the previous Party whose flag the ship was entitled to fly.

#### REGULATION 5

##### Declaration on Anti-fouling System

- (1) The Administration shall require a ship of 24 meters or more in length, but less than 400 gross tonnage engaged in international voyages and to which article 3(1)(a) applies (excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs) to carry a Declaration signed by the owner or owner's authorized agent. Such Declaration shall be accompanied by appropriate documentation (such as a paint receipt or a contractor invoice) or contain appropriate endorsement.
- (2) The Declaration shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 2 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly is also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.



APPENDIX 1 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

(This certificate shall be supplemented by a Record of Anti-fouling Systems)

(Official seal)

(State)

Issued under the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

under the authority of the Government of

..... (name of the State)

by

..... (person or organization authorized)

When a Certificate has been previously issued, this Certificate replaces the certificate dated .....

Particulars of ship<sup>1</sup>

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

IMO number<sup>2</sup> .....

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has not been applied during or after construction of this ship .....

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been removed by ..... (insert name of the facility) on .... (date) .....

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been covered with a sealer coat applied by ..... (insert name of the facility) ..... on.....(date).....

An anti-fouling system controlled under Annex 1 was applied on this ship prior to.... (date)<sup>3</sup>, but must be removed or covered with a sealer coat prior to .....(date)<sup>4</sup>.....

<sup>1</sup> Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

<sup>2</sup> In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization with Assembly resolution A.600(15).

<sup>3</sup> Date of entry into force of the control measure.

<sup>4</sup> Date of expiration of any implementation period specified in article 4(2) or Annex 1.

## THIS IS TO CERTIFY THAT:

- 1 the ship has been surveyed in accordance with regulation 1 of Annex 4 to the Convention;  
and
- 2 the survey shows that the anti-fouling system on the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 to the Convention.

Issued at.....  
(Place of issue of Certificate)

.....  
(Date of issue)

.....  
(Signature of authorized official issuing the Certificate)

Date of completion of the survey  
on which this certificate is issued: .....

MODEL FORM OF RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

This Record shall be permanently attached to the International Anti-Fouling System Certificate.

Particulars of ship

Name of ship : .....
Distinctive number or letters : .....
IMO number : .....

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used .....

Date(s) of application of anti-fouling system(s).....

Name(s) of company(ies) and facility(ies)/location(s) where applied .....

Name(s) of anti-fouling system manufacturer(s).....

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s).....

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s))

Type(s) of sealer coat, if applicable .....

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable

Date of application of sealer coat.....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at.....

(Place of issue of Record)

(Date of issue)

(Signature of authorized official issuing the record)

**Endorsement of the Records<sup>5</sup>**

THIS IS TO CERTIFY that a survey required in accordance with regulation 1(1)(b) of Annex 4 to the Convention found that the ship was in compliance with the Convention

*Details of anti-fouling system(s) applied*

Type(s) of anti-fouling system(s) used.....  
.....

Date(s) of application of anti-fouling system(s).....

Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where applied.....  
.....

Name(s) of anti-fouling system(s) manufacturer(s).....  
.....

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s).....  
.....

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s ) (CAS number(s)) ...  
.....

Type(s) of sealer coat, if applicable .....

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable  
.....

Date of application of sealer coat .....

Signed:.....  
(Signature of authorized official issuing the Record)

Place: .....

Date<sup>6</sup>: .....

(Seal or stamp of the authority)

<sup>5</sup> This page of the Record shall be reproduced and added to the Record as considered necessary by the Administration.

<sup>6</sup> Date of completion of the survey on which this endorsement is made.

APPENDIX 2 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

Drawn up under the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

Name of ship .....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Length .....
Gross tonnage .....
IMO number (if applicable) .....

I declare that the anti-fouling system used on this ship complies with Annex 1 of the Convention.

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Endorsement of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application.....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application.....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application.....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)



TRADUZIONE NON UFFICIALE

CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 2001 SUL CONTROLLO DEI SISTEMI  
ANTIVEGETATIVI NOCIVI SULLE NAVI

LE PARTI CONTRAENTI LA PRESENTE CONVENZIONE,

NOTANDO che gli studi scientifici e le inchieste svolte dai Governi e dalle Organizzazioni Internazionali competenti hanno dimostrato che alcuni sistemi antivegetativi sulle navi presentano un considerevole rischio di tossicità ed altri effetti cronici per alcuni organismi marini ecologicamente ed economicamente importanti e notando altresì che il consumo di alimenti di origine marina contagiati potrebbe essere pericoloso per la salute dell'uomo,

NOTANDO, in particolare, le gravi preoccupazioni suscitate dai sistemi antivegetativi nei quali alcuni composti *organostannici* sono utilizzati come biocidi ed essendo convinti che l'introduzione di tali composti *organostannici* nell'ambiente debba essere gradualmente eliminata,

RICHIAMANDO inoltre il capitolo 17 del Programma "Agenda 21" adottato dalla Conferenza delle Nazioni Unite del 1992 sull'ambiente e lo sviluppo che chiede agli Stati di adottare misure per ridurre l'inquinamento causato da composti *organostannici* presenti nei sistemi antivegetativi,

RICHIAMANDO altresì che la risoluzione A.895(21) adottata dall'Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale il 25 novembre 1999 ha raccomandato vivamente al Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) di adoprarsi per un rapido evolversi di uno strumento mondiale giuridicamente vincolante atto a far fronte con carattere di urgenza agli effetti nocivi dei sistemi antivegetativi,

CONSAPEVOLE dell'approccio precauzionale stabilito ai sensi del Principio 15 della Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo e menzionato nella Risoluzione MEPC.67(37) adottato dal MEPC il 15 settembre 1995,

RICONOSCENDO l'importanza della protezione dell'ambiente marino e della salute dell'uomo dagli effetti nocivi dei sistemi antivegetativi,

RICONOSCENDO altresì che l'uso di sistemi antivegetativi destinati a prevenire l'accumulo di organismi sulla superficie delle navi ha una rilevanza cruciale per garantire l'efficacia del commercio e dei trasporti marittimi e per impedire la propagazione di organismi acquatici nocivi e di agenti patogeni,

RICONOSCENDO inoltre la necessità di continuare a sviluppare sistemi antivegetativi efficaci e non pericolosi per l'ambiente e di promuovere la sostituzione di sistemi nocivi con sistemi meno pericolosi o preferibilmente non nocivi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

## ARTICOLO 1

### Obblighi Generali

- 1) Ciascuna Parte della presente Convenzione si impegna a dare piena e completa efficacia alle sue disposizioni al fine di ridurre o di eliminare gli effetti sfavorevoli dei sistemi antivegetativi sull'ambiente marino e sulla salute dell'uomo.
- 2) Gli Allegati fanno parte integrante della presente Convenzione. Salvo disposizione espressamente contraria, ogni riferimento alla presente Convenzione costituisce al contempo un riferimento ai suoi Allegati.
- 3) Nessuna disposizione della presente Convenzione può essere interpretata nel senso di impedire ad uno Stato, individualmente o congiuntamente, di adottare misure più rigorose destinate a ridurre o eliminare gli effetti sfavorevoli dei sistemi antivegetativi sull'ambiente, in conformità con il diritto internazionale.
- 4) Le Parti si impegnano a cooperare al fine di garantire un'efficace messa in opera, l'osservanza e l'applicazione effettiva della presente Convenzione.
- 5) Le Parti si impegnano a promuovere lo sviluppo continuo di sistemi antivegetativi efficaci e non nocivi per l'ambiente.

## ARTICOLO 2

### Definizioni

Ai fini della presente Convenzione, salvo disposizione espressamente contraria:

- 1) Per "Amministrazione" si intende il Governo dello Stato sotto la cui autorità la nave è operativa. Nel caso di una nave autorizzata a battere bandiera di uno Stato, l'Amministrazione è il Governo di tale Stato. Nel caso di piattaforme fisse o galleggianti, adibite all'esplorazione e allo sfruttamento dei fondali marini e del sottosuolo adiacente alla costa sulla quale lo Stato costiero esercita diritti sovrani ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle sue risorse naturali, l'Amministrazione è il Governo dello Stato costiero interessato.
- 2) Per "Sistemi antivegetativi" si intende un rivestimento, una vernice, un trattamento della superficie, una superficie o un dispositivo utilizzato su una nave per controllare o per prevenire il deposito di organismi indesiderati.
- 3) Per "Comitato" si intende il Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino dell'Organizzazione.
- 4) Per "Stazza lorda" si intende la stazza lorda calcolata conformemente alle norme in materia di stazzatura contenute nell'Allegato 1 della Convenzione Internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi, o di qualsiasi altra Convenzione successiva.
- 5) Per "Viaggio internazionale" si intende un viaggio effettuato dalla nave autorizzata a battere la bandiera di uno Stato da o per un porto, cantiere navale o terminale offshore sotto la giurisdizione di un altro Stato.

- 6) Per “Lunghezza” si intende la lunghezza definita nella Convenzione Internazionale sulle Linee di Massimo Carico del 1966, come modificata dal relativo Protocollo del 1988, o in qualsiasi altra Convenzione successiva.
- 7) Per “Organizzazione” si intende l’Organizzazione Marittima Internazionale.
- 8) Per “Segretario Generale” si intende il Segretario Generale dell’Organizzazione.
- 9) Per “Nave” si intende un’imbarcazione di qualsiasi tipo operante nell’ambiente marino, compresi gli aliscafi, i veicoli su cuscino d’aria, i sommergibili, i natanti, le piattaforme fisse o galleggianti, le unità galleggianti di stoccaggio (Floating Storage Unit - FSU) e le unità galleggianti di produzione, di stoccaggio e di scarico (Floating Production Storage and Off-loading Units - FPSO).
- 10) Per “Gruppo tecnico” si intende un organo composto da rappresentanti delle Parti, dei Membri dell’Organizzazione, delle Nazioni Unite e delle sue Agenzie Specializzate, delle Organizzazioni Intergovernative che hanno concluso accordi con l’Organizzazione e Organizzazioni Non-Governative che hanno lo status di consulenza presso l’Organizzazione, che dovrebbe includere preferibilmente rappresentanti delle istituzioni e di laboratori che si impegnano nelle analisi dei sistemi antivegetativi. Tali rappresentanti devono essere esperti nel campo dello sviluppo ambientale e degli effetti tossici, della biologia marina, della salute dell’uomo, dell’analisi economica, della gestione dei rischi, dei trasporti marittimi internazionali, delle tecnologie di rivestimento con sistemi antivegetativi o di altri settori specializzati necessari per esaminare in modo obiettivo le qualità tecniche di proposte dettagliate.

### ARTICOLO 3

#### Applicazione

- 1) Salvo diversa disposizione specificata nella presente Convenzione, la presente si applica:
  - a) alle navi battenti la bandiera di una Parte;
  - b) alle navi non battenti la bandiera di una Parte ma che operano sotto l’autorità di una Parte; e
  - c) alle navi in approdo ad un porto, ad un cantiere navale o ad un terminale offshore di una Parte, che non rientrano nelle lettere (a) o (b).
- 2) La presente Convenzione non si applica alle navi da guerra, alle unità ausiliarie o ad altre navi possedute da una Parte o da essa gestite e adibite per il momento esclusivamente a servizi governativi non commerciali. Tuttavia, ogni Parte si assicura, mediante l’adozione di misure appropriate che non compromettano le operazioni o la capacità operativa delle suddette navi ad essa appartenenti o da essa gestite, che esse agiscano conformemente alla presente Convenzione, per quanto ragionevole e possibile da mettere in pratica.
- 3) Nel caso di navi di Stati non-Parte della presente Convenzione, le Parti applicano le prescrizioni della presente Convenzione nella misura necessaria ad assicurare che tali navi non beneficino di un trattamento più favorevole.



**ARTICOLO 4**

## Misure di controllo dei sistemi antivegetativi

- 1) In conformità alle prescrizioni specificate nell'Allegato 1, ciascuna Parte vieta e/o limita:
  - a) l'applicazione, la ri-applicazione, l'installazione o l'uso di sistemi antivegetativi nocivi sulle navi riferiti all'articolo 3(1)(a) o (b), e
  - b) l'applicazione, la ri-applicazione, l'installazione o l'uso di tali sistemi antivegetativi nocivi sulle navi, di cui all'articolo 3.1)(c), mentre si trovano nel porto, cantiere navale, terminale off-shore di una Parte, e prendono misure efficaci per assicurare che tali navi soddisfino i suddetti requisiti.
- 2) Le navi dotate di un sistema antivegetativo, che è sottoposto ad una misura di controllo risultante da un emendamento all'Allegato 1, dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione, possono mantenere tale sistema fino alla data prevista per la sua sostituzione, senza eccedere un periodo di 60 mesi dall'applicazione di tale sistema, a meno che il Comitato non decida che sussistano circostanze eccezionali che giustifichino l'applicazione più tempestiva della misura di controllo.

**ARTICOLO 5**

## Misure di controllo dei rifiuti di cui all'Allegato 1

Tenuto conto delle regole, delle norme e delle prescrizioni internazionali, una Parte prende misure appropriate sul proprio territorio per esigere che i rifiuti risultanti dall'applicazione o dalla rimozione di un sistema antivegetativo sottoposto ad azioni di controllo ai sensi dell'Allegato 1 siano raccolti, mantenuti, trattati ed evacuati in modo sicuro ed ecologico al fine di proteggere la salute dell'uomo e l'ambiente.

**ARTICOLO 6**

## Procedura per la proposta di emendamenti per i controlli sui sistemi antivegetativi

- 1) Ogni Parte può proporre un emendamento all'Allegato 1 in conformità al presente articolo.
- 2) Una proposta iniziale deve contenere le informazioni prescritte all'Allegato 2 ed essere sottoposta all'Organizzazione. Quando l'Organizzazione riceve una proposta, essa la sottopone all'attenzione delle Parti, dei Membri dell'Organizzazione, delle Nazioni Unite e delle sue Agenzie Specializzate, delle Organizzazioni Intergovernative che hanno concluso accordi con l'Organizzazione e Organizzazioni Non-Governative che hanno lo status di consulenza presso l'Organizzazione, e comunica loro il testo.
- 3) Il Comitato decide se il sistema antivegetativo in questione sulla base della proposta iniziale richieda uno studio più approfondito. Se il Comitato decide che un'indagine più ampia sia giustificata, domanda alla Parte proponente di sottoporgli una proposta dettagliata con le informazioni di cui all'Allegato 3, salvo che la proposta iniziale non includa già tutte le informazioni richieste nell'Allegato 3. Se il Comitato ritiene che esista un rischio di danno grave o irreversibile, l'assenza di certezza scientifica piena non deve essere usata per impedirgli

di procedere alla valutazione della proposta. Il Comitato istituisce un gruppo tecnico conformemente all'articolo 7.

- 4) Il Gruppo Tecnico studia la proposta dettagliata insieme ad ogni eventuale dato supplementare sottoposto da ciascun soggetto interessato e procede ad una valutazione e indica al Comitato se la proposta ha dimostrato un potenziale di rischio eccessivo per gli effetti sfavorevoli su organismi non target o sulla salute umana tale da giustificare un emendamento all'Allegato 1. A tale riguardo:
- a) lo studio del gruppo tecnico include:
    - I) una valutazione dell'associazione tra il sistema antivegetativo in questione e i relativi effetti sfavorevoli osservati sia sull'ambiente che nella salute umana, ivi compreso, ma non solo, il consumo di alimenti marini contagiati, ottenuti attraverso studi controllati, basati sui dati descritti all'Allegato 3 e su tutti gli altri dati pertinenti messi in evidenza;
    - II) una valutazione della riduzione del potenziale rischio attribuibile alle misure di controllo proposte e ogni altra misura di controllo che può essere presa in considerazione dal Gruppo Tecnico;
    - III) un esame delle informazioni disponibili sulla fattibilità tecnica delle misure di controllo e del rapporto costo-efficacia della proposta;
    - IV) un esame delle informazioni disponibili sugli altri effetti provenienti dall'introduzione di tali misure di controllo relative a:
      - l'ambiente (ivi compreso, ma non solo, il costo della non azione e l'impatto sulla qualità dell'aria);
      - le problematiche di salute e di sicurezza per i cantieri navali (vale a dire gli effetti sui lavoratori dei cantieri);
      - il costo per i trasporti marittimi internazionali e di altri settori interessati; e
    - V) un esame della disponibilità di alternative appropriate, ivi compresi i rischi potenziali delle soluzioni alternative;
  - b) il rapporto del Gruppo Tecnico è messo per iscritto e tiene in conto ciascuna delle valutazioni e delle considerazioni di cui al sottoparagrafo a); eccetto quando il Gruppo Tecnico decide di non procedere con le valutazioni ed con le considerazioni descritte nelle lettere da (a)(II) a (a)(V), se determina, dopo la valutazione descritta al sottoparagrafo (a)(I), che tale proposta non meriti di essere ulteriormente esaminata.
  - c) Il rapporto del Gruppo Tecnico include, tra l'altro, una raccomandazione indicante se le misure di controllo internazionali previste nell'applicazione della presente Convenzione siano giustificate per i sistemi antivegetativi, se le misure specifiche di controllo suggerite nella proposta dettagliata siano appropriate o se il Gruppo ritenga più idonee altre misure di controllo.
- 5) Il rapporto del Gruppo Tecnico è divulgato alle Parti, ai membri dell'Organizzazione, dell'ONU e delle sua Agenzie specializzate, delle Organizzazioni Intergovernative che hanno concluso accordi con l'Organizzazione e delle Organizzazioni Non-Governative organi consultivi presso l'Organizzazione prima del suo esame da parte del Comitato. Il Comitato decide se sia il caso di approvare eventuali proposte di emendamento dell'Allegato 1 ed ogni eventuale modifica del caso, in considerazione del rapporto del Gruppo Tecnico. Se il rapporto indica un rischio di danno grave o irreversibile, la mancanza di certezza scientifica piena non

deve essere invocata per impedire l'iscrizione di un sistema antivegetativo nell'Allegato 1. Le proposte di emendamento all'Allegato 1 sono divulgate, se approvate dal Comitato, in conformità all'articolo 16(2)(a). La decisione di non approvare una proposta non esclude un successivo esame di una nuova proposta relativa ad un determinato sistema antivegetativo, qualora emergano nuove informazioni.

- 6) Solo le Parti possono partecipare alle decisioni prese dal Comitato, come descritto nei paragrafi (3) e (5).

#### **ARTICOLO 7**

##### **Gruppi Tecnici**

- 1) Il Comitato costituisce un gruppo tecnico in applicazione dell'articolo 6 quando viene ricevuta una proposta dettagliata. Nei casi in cui svariate proposte vengano ricevute contemporaneamente o l'una dopo l'altra, il Comitato può costituire uno o più gruppi tecnici, secondo le necessità.
- 2) Ogni Parte può partecipare alle deliberazioni del gruppo tecnico e dovrebbe avvalersi delle competenze in merito di cui dispone.
- 3) Il Comitato definisce il mandato, l'assetto ed il funzionamento dei gruppi tecnici. Tali mandati garantiscono il rispetto del carattere confidenziale di ogni informazione che potrebbe essere divulgata. I gruppi tecnici possono tenere le riunioni che ritengono necessarie ma devono sforzarsi di portare avanti i loro lavori anche per corrispondenza o per posta elettronica o con altro mezzo ritenuto appropriato.
- 4) Solo i rappresentanti delle Parti possono partecipare alla formulazione delle raccomandazioni da sottoporre al Comitato in applicazione dell'articolo 6. Il Gruppo Tecnico deve sforzarsi di raggiungere l'unanimità tra i rappresentanti delle Parti: se ciò non è possibile, comunica le osservazioni della minoranza.

#### **ARTICOLO 8**

##### **Ricerca scientifica e tecnica e monitoraggio**

- 1) Le Parti prendono misure appropriate per promuovere e facilitare la ricerca tecnico-scientifica sugli effetti dei sistemi antivegetativi, nonché il monitoraggio di tali effetti. In particolare tale ricerca dovrebbe includere l'osservazione, la misurazione, la campionatura, la valutazione e l'analisi degli effetti dei sistemi antivegetativi.
- 2) Al fine di promuovere gli obiettivi della presente Convenzione, ogni Parte agevola l'accesso delle altre Parti che ne fanno richiesta alle informazioni pertinenti:
  - a) alle attività scientifiche e tecniche intraprese in conformità alla presente Convenzione;
  - b) ai programmi scientifici e tecnologici concernenti l'ambiente marino ed i loro obiettivi; e
  - c) gli effetti osservati durante i programmi di monitoraggio e di valutazione concernenti i sistemi antivegetativi.

**ARTICOLO 9**

## Comunicazioni e scambio di informazioni

- 1) Ciascuna Parte s'impegna a comunicare all'Organizzazione:
  - a) una lista degli ispettori designati o degli organismi riconosciuti che sono autorizzati ad agire per conto di tale Parte nella gestione delle materie concernenti il controllo dei sistemi antivegetativi, in conformità alla presente Convenzione, ai fini della sua divulgazione alle Parti, che la sottoporranno alla conoscenza dei loro funzionari. L'Amministrazione notifica quindi all'Organizzazione le specifiche responsabilità e le condizioni dell'autorità delegata a designare gli ispettori o gli organismi riconosciuti nonché le condizioni di autorità che è stata loro delegata; e
  - b) su base annuale, informazioni riguardo ad ogni sistema antivegetativo approvato, sottoposto a limitazioni o proibito ai sensi della sua legislazione nazionale;
- 2) l'Organizzazione divulga con ogni mezzo appropriato le informazioni che le sono state trasmesse ai sensi del paragrafo 1.);
- 3) qualora determinati sistemi antivegetativi vengano approvati, registrati o autorizzati da una Parte, detta Parte fornisce o richiede ai fabbricanti di tali sistemi di fornire alle Parti richiedenti le informazioni pertinenti sulla base delle quali essa ha deliberato, ivi comprese le informazioni indicate all'Allegato 3, o altre informazioni che permettano di procedere ad una valutazione appropriata dei sistemi antivegetativi. Nessuna informazione tutelata dalla legge verrà divulgata.

**ARTICOLO 10**

## Visita e rilascio dei certificati

Una Parte deve assicurarsi che le navi sotto la sua bandiera o che operano sotto la sua autorità siano oggetto di ispezioni e che i certificati siano loro rilasciati in conformità alle regole dell'Allegato 4.

**ARTICOLO 11**

## Ispezione delle navi e ricerca delle trasgressioni e violazioni

- 1) Una nave cui si applica la presente Convenzione può essere ispezionata in qualsiasi porto, cantiere navale o terminale offshore di una Parte, da funzionari autorizzati dalla suddetta Parte al fine di verificare se la nave sia in conformità con la presente Convenzione. Eccetto i casi in cui sussistano buone ragioni di pensare che una nave abbia violato la presente Convenzione, eventuali ispezioni di questo tipo si limitano a:
  - a) verificare che, laddove richiesto, la nave abbia a bordo un certificato internazionale del sistema antivegetativo o una dichiarazione relativa a detto sistema in corso di validità; e/o
  - b) una breve campionatura del sistema antivegetativo della nave che non nuoccia né all'integrità, né alla struttura, né al funzionamento di questo sistema, tenuto conto delle direttive elaborate dall'Organizzazione. Tuttavia il termine richiesto per trattare i risultati di questa campionatura non deve impedire il movimento e la partenza della nave.
- 2) Qualora esistano buone ragioni di ritenere che la nave viola la presente Convenzione, un'ispezione approfondita può essere effettuata, tenendo conto delle direttive elaborate dall'Organizzazione.

- 3) Se si è constatato che la nave trasgredisce la presente Convenzione, la Parte che procede all'ispezione può prendere misure per inviare un avvertimento alla nave, trattenerla, dimetterla o non ammetterla nei suoi porti. Una Parte che prende tali misure nei confronti di una nave, per via del fatto che essa non soddisfa la presente Convenzione, deve informare immediatamente l'Amministrazione circa la nave interessata.
- 4) Le Parti cooperano alla ricerca delle violazioni ed all'applicazione della presente Convenzione. Una Parte può altresì ispezionare una nave che entra in un porto, cantiere navale o terminale offshore sotto la sua giurisdizione, qualora un'altra Parte richieda di procedere ad un'indagine, fornendo prove sufficienti che la nave è gestita o che è stata gestita trasgredendo la presente Convenzione. Il rapporto di questa inchiesta è indirizzato alla Parte richiedente nonché all'autorità competente dell'Amministrazione da cui la nave in causa dipende, affinché possano essere intraprese misure appropriate ai sensi della presente Convenzione.

## ARTICOLO 12

### Infrazioni

- 1) Ogni infrazione alla presente Convenzione è vietata e sanzionata dalla legislazione dell'Amministrazione da cui dipende la nave in oggetto, ovunque essa si trovi. Se l'Amministrazione è informata di una tale violazione, essa procede ad un'inchiesta e può chiedere alla Parte che l'ha informata di fornire prove supplementari della presente infrazione presunta. Se l'Amministrazione ritiene che vi siano prove sufficienti per intraprendere azioni giudiziarie a motivo dell'infrazione in questione, essa fa in modo che tali azioni siano intraprese al più presto in conformità alla sua legislazione. L'Amministrazione informa prontamente la Parte che ha segnalato l'infrazione dichiarata, nonché l'Organizzazione sulle misure prese. Se l'Amministrazione non ha intrapreso alcuna misura nel termine di un anno a decorrere dalla ricezione delle informazioni, deve darne notizia alla Parte che ha segnalato la presunta infrazione.
- 2) Ogni infrazione alla presente Convenzione all'interno della giurisdizione di una Parte è proibita e le sanzioni saranno stabilite dalla legislazione di questa Parte. Ogni qualvolta avviene una tale violazione, la Parte deve:
  - a) fare in modo che azioni giudiziarie vengano intraprese in conformità alla sua legislazione; o
  - b) fornire all'Amministrazione da cui dipende la nave in oggetto le informazioni e le prove che potrebbe avere in suo possesso per attestare che vi è stata infrazione.
- 3) Le sanzioni previste dalla legislazione di una Parte in applicazione del presente articolo devono essere, per il loro rigore, di natura tale da scoraggiare le infrazioni alla presente Convenzione, ovunque esse avvengano.

## ARTICOLO 13

### Ritardo indebito o detenzione delle navi

- 1) Conviene evitare per quanto possibile che indebitamente una nave venga trattenuta o subisca dei ritardi, ai sensi degli articoli 11 o 12.
- 2) Una nave che venga indebitamente trattenuta o che subisca dei ritardi, ai sensi degli articoli 11 o 12, ha diritto ad un risarcimento per ogni pregiudizio o danno subito.

**ARTICOLO 14**

## Regolamento delle controversie

Le Parti regolano qualsiasi controversia tra di esse, per quanto riguarda l'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione, per via negoziale, d'inchiesta, di mediazione, di conciliazione, di arbitrato, di regolamento giudiziario, di ricorso ad organismi o accordi regionali o attraverso altri mezzi pacifici a loro scelta.

**ARTICOLO 15**

## Rapporto con il diritto internazionale del mare

Nessuna norma della presente Convenzione interferisce nei diritti e negli obblighi di ogni Stato in virtù delle regole del diritto internazionale consuetudinario enunciate dalle Nazioni Unite sul diritto del mare.

**ARTICOLO 16**

## Emendamenti

- 1) La presente Convenzione può essere modificata secondo una delle procedure definite nei paragrafi in oggetto.
- 2) Emendamenti dopo un esame nell'ambito dell'Organizzazione:
  - a) Ogni Parte può proporre un emendamento alla presente Convenzione. L'emendamento proposto è sottoposto al Segretario Generale che lo divulga alle Parti ed ai membri dell'Organizzazione almeno sei mesi prima del suo esame. Nel caso di una proposta di emendamento all'Allegato 1, quest'ultima è trattata in conformità all'articolo 6, prima di essere esaminata ai sensi del presente articolo.
  - b) Un emendamento proposto e diffuso nella maniera di cui sopra è rinviato al Comitato per l'esame. Le Parti, a prescindere che siano o meno 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 di due terzi delle Parti presenti e votanti in seno al Comitato, a patto che un terzo almeno delle Parti siano presenti al momento del voto.
  - d) Gli emendamenti adottati conformemente al capoverso c) sono comunicati dal Segretario Generale alle Parti per l'accettazione.
  - e) Si reputa che un emendamento è stato accettato nei seguenti casi:
    - I) un emendamento a un articolo della presente Convenzione si può ritenere accettato alla data in cui due terzi delle Parti hanno notificato la loro accettazione al Segretario Generale;
    - II) un emendamento ad un Allegato si reputa accettato alla scadenza di un periodo di dodici mesi dopo la sua adozione o ogni altra data stabilita dal Comitato. Tuttavia, se a questa data oltre un terzo delle Parti ha notificato al Segretario Generale un'obiezione contro questo emendamento, quest'ultimo si ritiene respinto.
  - 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 reputa sia stato accettato in conformità al capoverso e) I).

- II) un emendamento all'Allegato 1 entra in vigore per tutte le Parti che hanno dichiarato di averlo accettato, sei mesi dopo la data in cui si reputa sia stato accettato, ad eccezione di tutte le Parti che:
- 1) hanno notificato la loro obiezione all'emendamento, conformemente al capoverso e) II) e che non hanno ritirato tale obiezione;
  - 2) hanno notificato al Segretario Generale, prima dell'entrata in vigore di questo emendamento, che esso entrerà in vigore solo dopo la susseguente notifica della sua accettazione; oppure
  - 3) hanno fatto una dichiarazione al momento del deposito del loro strumento di ratifica, di accettazione o di approvazione o di adesione alla presente Convenzione, che gli emendamenti all'Allegato 1 entreranno in vigore per loro solo dopo la notifica al Segretario Generale della sua accettazione rispetto a tali emendamenti.
- III) un emendamento a un Allegato diverso dall'Allegato 1 entra in vigore nei confronti di tutte le Parti sei mesi dopo la data in cui si reputa sia stato accettato, ad eccezione di tutte le Parti che hanno notificato la loro obiezione all'emendamento, conformemente al capoverso e) II) e che non hanno ritirato tale obiezione;
- g) I) Una Parte che ha notificato un'obiezione sulla base del capoverso f) II) 1 o III) può successivamente notificare al Segretario Generale l'accettazione dell'emendamento. Tale emendamento entra in vigore per questa Parte sei mesi dopo la data della notifica della sua accettazione o la data di entrata in vigore dell'emendamento, se quest'ultima è posteriore.
- II) Se una Parte che ha indirizzato una notifica o ha fatto una dichiarazione indicata ai capoversi f) II) 2) o 3) rispettivamente, notifica al Segretario Generale la sua accettazione di un emendamento, tale emendamento entra in vigore per questa Parte sei mesi dopo la data della notifica della sua accettazione o la data di entrata in vigore dell'emendamento, se quest'ultima è posteriore.
- 3) Emendamento tramite Conferenza
- a) Alla domanda 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 alla maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti è comunicato dal Segretario generale a tutte le Parti per accettazione;
  - c) A meno che la conferenza decida diversamente, l'emendamento si reputa accettato ed entra in vigore in conformità alle procedure definite rispettivamente ai capoversi 2) e) e 2) f) del presente articolo.
- 3) Ogni Parte che ha respinto un emendamento ad un Allegato è considerata come non Parte solo ai fini dell'applicazione dell'emendamento suddetto.
- 4) L'aggiunta di un nuovo Allegato è proposta ed entra in vigore in conformità alla procedura applicabile ad un emendamento ad un articolo della presente Convenzione.
- 5) Ogni notifica o dichiarazione in virtù del presente articolo è indirizzata per iscritto al Segretario generale.
- 6) Il Segretario Generale informa le Parti ed i membri dell'Organizzazione:
- a) di ogni emendamento che entra in vigore e della data della sua entrata in vigore in generale e nei confronti di ogni Parte; e

- b) di ogni notifica o dichiarazione fatta in virtù del presente articolo.

### **ARTICOLO 17**

#### Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

- 1) La presente Convenzione è aperta alla firma di qualsiasi Stato, nella sede dell'Organizzazione, dal 1° febbraio 2002 al 31 dicembre 2002 e rimane poi in seguito aperta all'adesione.
- 2) Gli Stati possono divenire Parti alla presente Convenzione, mediante:
  - a) firma non soggetta a ratifica, accettazione o approvazione; o
  - 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 con il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario Generale.
- 4) Se uno Stato è ripartito in due o più unità territoriali, in cui regimi giuridici diversi sono applicabili per le questioni trattate nella presente Convenzione, esso può, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione, dichiarare che la presente Convenzione si estende a tutte le sue unità territoriali o solo ad una o a più unità territoriali e può modificare questa dichiarazione presentandone un'altra in qualsiasi momento.
- 5) La dichiarazione è notificata al Segretario Generale e menziona espressamente le unità territoriali 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 25 Stati, le cui flotte mercantili rappresentano in totale almeno il 25 per cento della stazza lorda della flotta mondiale mercantile, hanno sia firmato la Convenzione senza riserve per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione, sia depositato lo strumento richiesto di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, conformemente all'articolo 17.
- 2) Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione alla presente Convenzione, dopo che le condizioni che regolano la sua entrata in vigore sono state adempiute ma prima della sua entrata in vigore, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione esplicano i loro effetti alla data di entrata in vigore della presente Convenzione o tre mesi dopo la data di deposito del relativo strumento, qualsiasi sia la data finale.
- 3) Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, depositato dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione, ha effetto tre mesi dopo la data di deposito dello strumento.



- 4) Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, depositato dopo la data alla quale un emendamento alla presente Convenzione è reputato accettato, in virtù dell'articolo 16, si applica alla Convenzione come emendata.

#### ARTICOLO 19

##### Denuncia

- 1) La presente Convenzione può essere denunciata da una qualsiasi delle Parti, in qualsiasi momento dopo la scadenza di un periodo di due anni a decorrere dalla data della sua entrata in vigore nei confronti di detta Parte.
- 2) La denuncia si effettua mediante il deposito di una notifica scritta presso il Segretario generale ed ha effetto un anno dopo la data del ricevimento della notifica o allo scadere di qualsiasi periodo più lungo specificato nella notifica.

#### ARTICOLO 20

##### Depositario

- 1) La presente Convenzione è depositata presso il Segretario Generale, il quale ne invia copie certificate conformi a tutti gli Stati che l'hanno firmata o che vi hanno aderito.
- 2) Oltre alle funzioni specificate in altri articoli della presente Convenzione, il Segretario Generale:
  - a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito:
    - I) di ogni nuova firma o di ogni deposito di un nuovo strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, nonché della loro data;
    - II) della data di entrata in vigore della presente Convenzione;
    - III) del deposito di ogni strumento di denuncia della presente Convenzione, nonché della data in cui esso è stato ricevuto e della data in cui esso acquista efficacia;
  - b) dal momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione, ne trasmette il testo al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite in vista della sua registrazione e della sua pubblicazione, conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

#### ARTICOLO 21

##### Lingue

La presente Convenzione è redatta in un solo esemplare originale in lingua Araba, Cinese, Inglese, Francese, Russa e Spagnola, ciascun testo facente fede nel medesimo modo.

IN FEDE DELLA QUALE, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai loro governi, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTA A LONDRA, il 5 ottobre duemilauno.

## ALLEGATO 1

**Controlli sui sistemi antivegetativi**

SISTEMA ANTIVEGETATIVO	MISURE DI CONTROLLO	APPLICAZIONE	DATA ALLA QUALE LE MISURE ACQUISTANO EFFICACIA
Composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi	Le navi non devono applicare o riapplicare tali composti	Tutte le navi	1° gennaio 2003
Composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi	Le navi: 1) Non devono avere tali composti sui loro scafi o sulle parti e superfici esterne; o 2) Devono essere provviste di un rivestimento che formi una barriera che impedisca la lisciviazione dei composti antivegetativi sottostanti non conformi	Tutte le navi (ad eccezione delle piattaforme fisse e galleggianti, FSU e FPSO che sono state costruite prima del 1° gennaio 2003 e che non sono passate nel bacino di carenaggio il 1° gennaio 2003 o dopo tale data.	1 gennaio 2008

\* \* \*

## ALLEGATO 2

## Elementi necessari per una proposta iniziale

(1) La proposta iniziale deve includere un'adeguata documentazione che contenga almeno quanto segue:

- a) individuazione del sistema antivegetativo oggetto della proposta: nome del sistema antivegetativo, nome dei principi attivi e, se possibile, il numero di registro dei Chemical Abstract Service (numero CAS), oppure i composti del sistema sospettati di provocare effetti negativi pericolosi;
- b) caratterizzazione delle informazioni che indicano che il sistema antivegetativo o i suoi prodotti di trasformazione possono rappresentare un rischio per la salute umana o causare effetti negativi negli organismi non-target a concentrazioni che si possono riscontrare nell'ambiente (ad esempio risultati di studi di tossicità su specie rappresentative o dati relativi al bioaccumulo);
- c) materiali che supportano il potenziale dei composti tossici contenuti nel sistema antivegetativo, o dei suoi prodotti di trasformazione, che si riscontrino nell'ambiente in concentrazioni tali da causare effetti negativi in organismi non-target, sulla salute umana o sulla qualità dell'acqua (ad esempio dati sulla persistenza nella colonna d'acqua, nei sedimenti e nel biota; tasso di lisciviazione dei componenti tossici delle superfici trattate negli studi o in condizioni di effettivo utilizzo; o monitoraggio dei dati, se disponibile);
- d) un'analisi dell'associazione fra il sistema antivegetativo, gli effetti negativi prodotti e le concentrazioni nell'ambiente, attese o osservate;
- e) una raccomandazione preliminare sul tipo di restrizioni che potrebbero risultare efficaci per ridurre i rischi connessi al sistema antivegetativo;

(2) La proposta iniziale deve essere presentata in conformità alle regole ed alle procedure stabilite dall'Organizzazione.

\* \* \*

## ALLEGATO 3

## Elementi necessari per una proposta dettagliata

- (1) Una proposta dettagliata deve includere una documentazione adeguata contenente quanto segue:
- a. sviluppo dei dati citati nella proposta iniziale;
  - b. risultati ottenuti dalle categorie di dati di cui ai paragrafi 3 a), b), e c), se possibile, in funzione del soggetto della proposta e l'identificazione o la descrizione delle metodologie utilizzate per lo sviluppo dei dati;
  - c. riepilogo dei risultati degli studi condotti sugli effetti negativi del sistema antivegetativo;
  - d. se è stato eseguito un monitoraggio, una sintesi dei risultati comprendente le informazioni sul traffico marittimo e una descrizione generale della zona monitorata;
  - e. una sintesi dei dati disponibili sull'esposizione ecologica o ambientale e una stima delle concentrazioni nell'ambiente ottenute attraverso l'applicazione di modelli matematici, utilizzando tutti i parametri disponibili sullo sviluppo ambientale, preferibilmente quelli che sono stati determinati in modo sperimentale, nonché l'identificazione o la descrizione del modello utilizzato;
  - f. una valutazione dell'associazione tra il sistema antivegetativo in questione, gli effetti negativi prodotti e le concentrazioni ambientali osservate o attese;
  - g. un'indicazione qualitativa del grado di incertezza della valutazione riferita al punto f;
  - h. una indicazione delle misure di controllo specifiche per ridurre i rischi associati al sistema antivegetativo; e
  - i. un riepilogo dei risultati disponibili sui possibili effetti derivanti dalle misure di controllo raccomandate relative alla qualità dell'aria, alle condizioni nei cantieri navali, ai trasporti marittimi internazionali ed in altri settori interessati, nonché la disponibilità di adeguate alternative.
- (2) Una proposta dettagliata deve altresì includere informazioni su ognuna delle seguenti proprietà, fisiche e chimiche, dei composti potenzialmente pericolosi, dove possibile:
- punto di fusione;
  - punto di ebollizione;
  - densità (densità relativa);
  - pressione di vapore;
  - solubilità in acqua / pH / costante di dissociazione (pKa);
  - potenziale di ossidoriduzione;
  - massa molecolare;
  - struttura molecolare; e
  - altre proprietà fisico-chimiche individuate nella proposta iniziale.

(3) Per le finalità del punto (1) (b) di cui sopra, le categorie di dati sono le seguenti:

a) dati sullo sviluppo e sugli effetti ambientali:

- modi di degradazione/dispersione (ad esempio idrolisi, fotodegradazione, biodegradazione) persistenza nei relativi ambienti (ad esempio la colonna d'acqua, sedimenti, biota);
- ripartizione sedimenti/acqua;
- tasso di lisciviazione dei biocidi o degli elementi attivi;
- bilancio di massa;
- bioaccumulo, coefficiente di partizione, coefficiente acqua/ottanolo; e
- ogni nuova reazione sulla lisciviazione o effetti di interazione conosciuti.

b) dati relativi agli effetti non conosciuti in piante acquatiche, invertebrati, pesci, uccelli marini, mammiferi marini, specie in pericolo di estinzione, altri esseri viventi, qualità dell'acqua, fondali marini o habitat di organismi non target, ivi compresi organismi vulnerabili e rappresentativi:

- tossicità acuta;
- tossicità cronica;
- tossicità a livello dello sviluppo e della riproduzione;
- disturbi endocrini;
- tossicità dei sedimenti;
- biodisponibilità/ biomagnificazione/ bioconcentrazione;
- catena alimentare/effetti sulle popolazioni;
- osservazione degli effetti negativi nell'ambiente/ morte dei pesci/ spiaggiamenti/ analisi dei tessuti; e
- residui nel pescato.

Tali dati si riferiscono a uno o più tipi di organismi non target così come le piante acquatiche, gli invertebrati, i pesci, gli uccelli, i mammiferi e le specie in pericolo di estinzione.

c) dati sui possibili effetti sulla salute umana (compreso, ma non solo, il consumo del pescato in questione).

(4) Una proposta dettagliata deve includere una descrizione delle metodologie utilizzate nonché di tutte le misure adottate al fine di garantire la qualità e ogni esame degli studi condotti.

\* \* \*

## ALLEGATO 4

## Ispezioni e requisiti per la certificazione dei sistemi antivegetativi

**Regola 1**

## Ispezioni

- 1) Le navi aventi una stazza lorda pari o superiore a 400 tonnellate di cui all'articolo 3(1)(a) che effettuano viaggi internazionali, ad esclusione delle piattaforme fisse o galleggianti, FSU e FPSO, devono essere sottoposte ad ispezioni specificate di seguito:
  - a) un'ispezione iniziale fatta prima che la nave entri in servizio o prima che il certificato internazionale del sistema antivegetativo, prescritto secondo le regole 2 o 3, venga rilasciato per la prima volta;
  - b) una ispezione effettuata al momento del cambiamento o della sostituzione dei sistemi antivegetativi. Tali ispezioni devono essere riportate sul certificato rilasciato secondo le regole 2 o 3.
- 2) L'ispezione deve essere tale da garantire che il sistema antivegetativo della nave soddisfi pienamente la presente Convenzione;
- 3) L'Amministrazione stabilisce misure appropriate da applicare alle navi che non si sono sottoposte alle disposizioni di cui al punto 1) della presente regola, al fine di garantire il rispetto della presente Convenzione;
- 4) (a) Per quanto riguarda l'applicazione della presente Convenzione, le ispezioni delle navi devono essere effettuate da funzionari debitamente autorizzati dall'Amministrazione o come previsto dalla regola 3(1), in considerazione delle linee guida sulle ispezioni elaborate dall'Organizzazione. In alternativa l'Amministrazione può incaricare ispezioni prescritte dalla presente Convenzione sia ispettori designati a questo scopo sia organismi da essa riconosciuti.
- 5) (b) Un'amministrazione che designa ispettori o organismi riconosciuti per effettuare le ispezioni deve almeno abilitare ogni ispettore designato o ogni organismo riconosciuto a:
  - i. esigere che una nave sottoposta ad una ispezione soddisfi le norme dell'allegato 1;
  - ii. effettuare ispezioni se richiesto dalle autorità competenti dello Stato a cui appartiene il porto che è Parte della presente Convenzione.(c) Quando l'Amministrazione, un ispettore designato, o un organismo riconosciuto determina che il sistema antivegetativo della nave non è conforme alle indicazioni del Certificato stabilito secondo le regole 2 o 3 o alle prescrizioni della presente Convenzione, deve garantire immediatamente che vengano adottate misure correttive affinché la nave sia conforme. L'ispettore o l'organismo competente deve altresì informare l'Amministrazione a tempo debito. Se le misure correttive richieste non vengono prese, l'Amministrazione deve essere informata immediatamente e garantire che il certificato non venga rilasciato, o ritirato, a seconda del caso.
  - (d) Nella situazione descritta nel sottoparagrafo (c), se la nave si trova nel porto di un'altra Parte, le autorità competenti dello Stato a cui appartiene il porto devono essere immediatamente informate. Se l'Amministrazione, un ispettore designato o un organismo riconosciuto ha informato le autorità competenti dello Stato del porto, il Governo dello Stato del porto interessato deve presentare all'Amministrazione, ispettore designato o organismo riconosciuto in questione, tutta l'assistenza necessaria per consentirgli di adempiere ai suoi

obblighi ai sensi della presente regola, nonché di adottare le misure descritte agli articoli 11 o 12.

### **Regola 2**

Rilascio di un certificato internazionale del sistema antivegetativo oppure apposizione di un visto

- 1) L'Amministrazione deve esigere che venga rilasciato un certificato a qualunque nave cui si applica la regola 1 dopo che l'ispezione sia stata completata con successo in conformità alla Regola 1. Un certificato rilasciato sotto l'autorità di una Parte deve essere accettato dalle altre Parti ed essere considerato, per tutte le finalità previste dalla presente Convenzione, come avente lo stesso valore di un certificato rilasciato dalle stesse.
- 1) I certificati devono essere rilasciati o vistati dall'Amministrazione o da persona o organismo debitamente riconosciuto dalla stessa. In ogni caso l'Amministrazione si assume la completa responsabilità del certificato.
- 2) Nel caso di navi aventi un sistema antivegetativo sottoposto ad una misura di controllo come specificato nell'allegato 1, applicato prima della data di entrata in vigore della stessa misura di controllo, l'Amministrazione deve rilasciare un certificato conforme ai paragrafi 2 e 3 della presente regola, non oltre due anni dopo l'entrata in vigore della misura di controllo. Il presente paragrafo non pregiudica alcun obbligo per le navi di conformarsi all'allegato 1.
- 3) Il certificato deve essere redatto secondo il modello che figura all'appendice I del presente allegato ed essere redatto almeno in inglese, in francese o in spagnolo. Se è usata la lingua ufficiale dello Stato rilasciante quest'ultima prevale in caso di controversia e disaccordo.

### **Regola 3**

Rilascio di un certificato internazionale del sistema antivegetativo o apposizione di un visto ad opera di un'altra Parte

- 1) Su richiesta dell'Amministrazione, un'altra Parte può sottoporre una nave ad una ispezione e, qualora ritenga che soddisfi la presente Convenzione, essa rilascia un certificato o ne autorizza il rilascio e, a seconda dei casi, appone un visto o autorizza l'apposizione di un visto su detto certificato, in conformità alla presente convenzione.
- 2) Una copia del certificato ed una copia del rapporto di ispezione devono essere trasmesse al più presto all'Amministrazione richiedente.
- 3) Un certificato così rilasciato deve includere una dichiarazione indicante che è stato rilasciato su richiesta dell'Amministrazione di cui al paragrafo 1 e che ha lo stesso valore e riceve lo stesso riconoscimento di un certificato rilasciato dall'Amministrazione.
- 4) Nessun certificato deve essere rilasciato ad una nave che è autorizzata a battere bandiera di uno Stato che non è Parte contraente.

### **Regola 4**

Validità di un certificato internazionale del sistema antivegetativo

Un certificato rilasciato secondo le regole 2 o 3 cessa di essere valido in uno dei seguenti casi:

- a) se il sistema antivegetativo viene modificato o sostituito ed il Certificato non è vistato in conformità alla presente convenzione;

- b) quando una nave passa sotto la bandiera di un altro Stato. Può essere rilasciato un nuovo certificato soltanto se la Parte che lo rilascia abbia la certezza che la nave sia in conformità con la presente Convenzione. Nel caso di trasferimento tra le Parti, se la domanda viene fatta entro un termine di tre mesi dal trasferimento, la Parte di cui la nave era autorizzata precedentemente a battere bandiera, invia appena possibile all'Amministrazione una copia dei certificati di cui la nave era munita prima del trasferimento e, se disponibile, una copia dei rapporti di ispezione.
- (2) Il rilascio da una Parte di un nuovo certificato ad una nave trasferita di un'altra Parte può essere realizzato a seguito di una nuova ispezione o di un certificato in corso di validità rilasciato dalla Parte di cui la nave era in precedenza autorizzata a battere bandiera.

### **Regola 5**

#### **Dichiarazione sul sistema antivegetativo**

- 1) L'amministrazione deve esigere che una nave di lunghezza pari o superiore a 24 metri ma di stazza lorda inferiore alle 400 tonnellate, che effettui viaggi internazionali di cui all'articolo 3(1)(a) (ad esclusione delle piattaforme fisse o galleggianti, FSU e FPSO sia munita di una dichiarazione, firmata dal proprietario o da un suo agente autorizzato. Questa dichiarazione deve essere accompagnata da una documentazione appropriata (come ad esempio la ricevuta della vernice o la fattura dell'impresa) o contenere un attestato soddisfacente.
- 2) La dichiarazione deve essere redatta secondo il modello che figura all'appendice 2 del presente allegato ed essere redatto almeno in inglese, in francese o in spagnolo. Può essere utilizzata anche la lingua ufficiale dello Stato la cui nave è autorizzata a battere bandiera, quest'ultima prevarrà in caso di controversia o disaccordo.



## APPENDICE 1 DELL'ALLEGATO 4

## MODELLO DEL CERTIFICATO INTERNAZIONALE DEL SISTEMA ANTIVEGETATIVO

**CERTIFICATO INTERNAZIONALE DEL SISTEMA ANTIVEGETATIVO**

(Il presente Certificato deve essere completato dalla Scheda Internazionale dei Sistemi Antivegetativi)

*(Timbro ufficiale)**(Stato)*

**Rilasciato ai sensi della  
Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi**

**Sotto l' autorità del governo di**

.....  
*(nome dello Stato)*

da

.....  
*(persona o organizzazione autorizzata)*

Quando un certificato è stato rilasciato in precedenza, il presente Certificato sostituisce il certificato datato .....

Caratteristiche della nave<sup>1</sup>

Nome della nave	.....
Numero o lettere distintive	.....
Porto di immatricolazione	.....
Stazza lorda	.....
Numero IMO <sup>2</sup>	.....

Un sistema antivegetativo controllato ai sensi dell'Allegato 1 non è stato applicato durante o dopo la costruzione della presente nave

Un sistema antivegetativo controllato ai sensi dell'Allegato 1 è stato applicato in precedenza ma successivamente rimosso da ..... *(inserire nome della struttura attrezzata)* il.....*(data)*

<sup>1</sup> Le caratteristiche della nave possono essere presentate orizzontalmente in caselle.

<sup>2</sup> In conformità allo schema di numero di identificazione IMO delle navi adottato dall'Organizzazione con la Risoluzione A. 600(15) dell'Assemblea.

Un sistema antivegetativo controllato ai sensi dell'Allegato 1 è stato applicato in precedenza alla nave ma poi coperto con un rivestimento isolante applicato da.....(*inserire nome della struttura attrezzata*)  
il.....(*data*)

Un sistema antivegetativo controllato ai sensi dell'Allegato 1 è stato applicato sulla nave prima del .....(*data*)<sup>3</sup> ma deve essere rimosso o ricoperto da un rivestimento isolante prima del .....(*data*)<sup>4</sup>

CON LA PRESENTE SI CERTIFICA CHE:

1. la nave è stata ispezionata ai sensi della regola 1 dell'Allegato 4 della Convenzione; e
2. l'ispezione mostra che il sistema antivegetativo sulla nave è compatibile con i requisiti applicabili dell'Allegato 1 della Convenzione.

Rilasciato a .....  
(*Luogo del rilascio del Certificato*)

.....  
(*Data di rilascio*)

.....  
(*Firma dell'ufficiale autorizzato a rilasciare il Certificato*)

Data della fine dell'ispezione  
in seguito alla quale è avvenuto il rilascio del certificato: .....

<sup>3</sup> Data dell'entrata in vigore della misura di controllo.

<sup>4</sup> Data di scadenza di ogni periodo specificato nell'articolo 4(2) o ai sensi dell'Allegato 1.

**MODELLO DI SCHEDA DEL SISTEMA ANTIVEGETATIVO****SCHEDA DEL SISTEMA ANTIVEGETATIVO**

Questa Scheda deve rimanere allegata permanentemente al Certificato Internazionale del Sistema Antivegetativo.

## Particolari della nave

Nome della nave : .....

Numero o lettere distintive : .....

Numero IMO : .....

## Dettagli del sistema antivegetativo utilizzato

Tipo(i) di sistema(i) antivegetativo(i) utilizzato(i)

Data di applicazione del(i) sistema(i) antivegetativo(i)

.....

Nome della(e) compagnia(e) e delle attrezzature/ubicazioni dove viene(vengono) applicato(i)

.....

Nome del(i) produttore(i) del(i) sistema(i) antivegetativo(i)

.....

Nome(i) e colore(i) del(i) sistema(i) antivegetativo(i)

.....

Principi attivi e Numero di Registro dei *Chemical Abstract Services* (numero CAS)

.....

Tipo di rivestimento isolante, se applicato

.....

Data di applicazione del rivestimento isolante

.....

CON LA PRESENTE SI CERTIFICA che questa Scheda è corretto sotto tutti gli aspetti.

Rilasciato a .....

(Luogo del rilascio del Certificato)

.....

(Data di rilascio)

.....

(Firma dell'ufficiale autorizzato a rilasciare il Certificato)

Data della fine dell'ispezione

in seguito alla quale è avvenuto il rilascio del certificato: .....

**Visto delle Schede<sup>5</sup>**

CON LA PRESENTE SI CERTIFICA che l'ispezione richiesta in accordo con la Regola 1(1)(b) dell'Allegato 4 della Convenzione ha riscontrato che la nave è nel pieno rispetto della suddetta Convenzione.

*Dettagli del sistema antivegetativo applicato*

Tipo di sistema antivegetativo utilizzato .....

Data di applicazione del sistema antivegetativo .....

Nome della compagnia e delle attrezzature/ubicazioni dove viene applicato .....

Nome del produttore del sistema antivegetativo .....

Nome e colore del sistema antivegetativo .....

Principi attivi e Numero di Registrazione dei *Chemical Abstract Services* (numero CAS)

Data di applicazione del rivestimento isolante.....

Firma:.....  
(Firma dell'ufficiale autorizzato a rilasciare il Certificato)

Luogo:.....

Data<sup>6</sup>:.....

(Timbro o sigillo ufficiale)

<sup>5</sup> Questa pagina della Scheda relativa alla Registrazione deve essere riprodotta ed aggiunta alla Scheda medesimo, se considerata necessaria dall'Amministrazione.

<sup>6</sup> Data dell'avvenuta ispezione a seguito della quale è stato emesso il visto.

**APPENDICE 2 DELL'ALLEGATO 4****SCHEDA DI DICHIARAZIONE DEL SISTEMA ANTIVEGETATIVO****DICHIARAZIONE DEL SISTEMA ANTIVEGETATIVO***Redatto sotto la***Convenzione Internazionale sul Controllo dei Sistemi Antivegetativi Nocivi sulle Navi**

Nome della nave .....

Numero o lettere distintive .....

Porto di registrazione : .....

Lunghezza .....

Stazza lorda .....

Numero IMO (se applicabile) .....

Dichiaro che il sistema antivegetativo usato su questa nave è in conformità all'Allegato 1 della Convenzione.

.....  
(Data).....  
(Firma del proprietario o dell'agente autorizzato)*Attestazione del sistema antivegetativo applicato*

Tipo di sistema antivegetativo utilizzato e data di applicazione .....

.....  
(Data).....  
(Firma del proprietario o dell'agente autorizzato)

Tipo di sistema antivegetativo utilizzato e data di applicazione .....

.....  
(Data).....  
(Firma del proprietario o dell'agente autorizzato)

Tipo di sistema antivegetativo utilizzato e data di applicazione .....

.....  
(Data).....  
(Firma del proprietario o dell'agente autorizzato)

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 5,20



\*16PDL0057130\*