

# LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGI 31 agosto 2012, n. 163.

**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.**

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente 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*

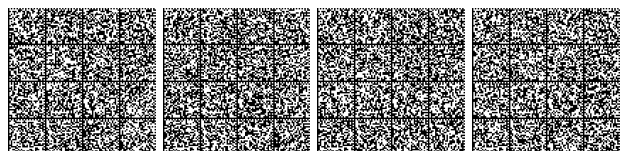
1. Il comandante di una nave che applica, riapplica, installa o utilizza sistemi di pulizia nocivi in violazione dell'articolo 4 della Convenzione e dell'allegato 1 della medesima, nonché dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 782/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, è punito 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 del presente articolo, 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'ar-

ticolo 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*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 31 agosto 2012

NAPOLITANO

MONTI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

TERZI DI SANT'AGATA, *Ministro degli affari esteri*

CLINI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*

BALDUZZI, *Ministro della salute*

Visto, il Guardasigilli: SEVERINO





**CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LE CONTRÔLE DES  
SYSTÈMES ANTISALISSURE NUISIBLES SUR LES NAVIRES**

**LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,**

**NOTANT** que les études scientifiques et enquêtes menées par les gouvernements et les organisations internationales compétentes ont démontré que certains systèmes antisalissure utilisés sur les navires présentent un risque de toxicité considérable pour des organismes marins écologiquement et économiquement importants, sur lesquels ils peuvent aussi avoir d'autres effets chroniques, et également que la consommation d'aliments d'origine marine affectés pourrait être dangereuse pour la santé de l'homme,

**NOTANT EN PARTICULIER** les graves préoccupations suscitées par les systèmes antisalissure dans lesquels des composés organostanniques sont utilisés comme biocides, et étant convaincues que l'introduction de tels composés organostanniques dans le milieu marin doit être progressivement éliminée,

**RAPPELANT** qu'au chapitre 17 du Programme "Action 21" adopté par la Conférence des Nations Unies de 1992 sur l'environnement et le développement il est demandé aux États de prendre des mesures pour réduire la pollution causée par les composés organostanniques présents dans les peintures antisalissure,

**RAPPELANT ÉGALEMENT** que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, par sa résolution A.895(21) adoptée le 25 novembre 1999, a prié instamment le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation d'œuvrer en vue de l'élaboration dans les meilleurs délais d'un instrument mondial juridiquement obligatoire pour faire face de toute urgence aux effets nuisibles des systèmes antisalissure,

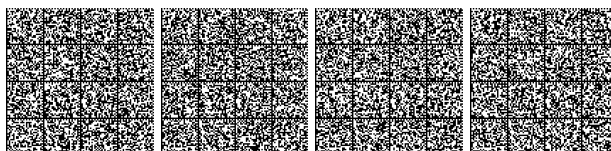
**CONSCIENTE** de l'approche de précaution qui a été établie en vertu du Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et qui est mentionnée dans la résolution MEPC.67(37) adoptée par le MEPC le 15 septembre 1995,

**RECONNAISSANT** qu'il est important de protéger le milieu marin et la santé de l'homme contre les effets défavorables des systèmes antisalissure,

**RECONNAISSANT ÉGALEMENT** que l'utilisation de systèmes antisalissure destinés à prévenir l'accumulation d'organismes sur la surface des navires est d'une importance cruciale pour garantir l'efficacité du commerce et des transports maritimes et pour empêcher la propagation d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes,

**RECONNAISSANT EN OUTRE** qu'il est nécessaire de poursuivre la mise au point de systèmes antisalissure qui soient efficaces et sans danger pour l'environnement et d'encourager le remplacement de systèmes nuisibles par des systèmes moins nuisibles ou, de préférence, non nuisibles,

**SONT CONVENUES** de ce qui suit :



## ARTICLE 1

### Obligations générales

- 1) Chaque Partie à la présente Convention s'engage à donner plein et entier effet à ses dispositions afin de réduire ou d'éliminer les effets défavorables des systèmes antisalissure sur le milieu marin et sur la santé de l'homme.
- 2) Les Annexes font partie intégrante de la présente Convention. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à ses Annexes.
- 3) Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme empêchant un État de prendre, individuellement ou conjointement, des mesures plus rigoureuses destinées à réduire ou éliminer les effets défavorables des systèmes antisalissure sur l'environnement, en conformité avec le droit international.
- 4) Les Parties s'efforcent de coopérer aux fins de garantir la mise en oeuvre, le respect et la mise en application effectifs de la présente Convention.
- 5) Les Parties s'engagent à promouvoir le développement continu de systèmes antisalissure qui soient efficaces et sans danger pour l'environnement.

## ARTICLE 2

### Définitions

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

- 1) "Administration" désigne le gouvernement de l'État sous l'autorité duquel le navire est exploité. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État, l'Administration est le gouvernement de cet État. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol adjacents aux côtes sur lesquelles l'État côtier exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'Administration est le gouvernement de l'État côtier intéressé.
- 2) "Système antisalissure" désigne un revêtement, une peinture, un traitement de la surface, une surface ou un dispositif qui est utilisé sur un navire pour contrôler ou empêcher le dépôt d'organismes indésirables.
- 3) "Comité" désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.
- 4) "Jauge brute" désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- 5) "Voyage international" désigne un voyage effectué par un navire autorisé à battre le pavillon d'un État à destination ou en provenance d'un port, d'un chantier naval ou d'un terminal au large relevant de la juridiction d'un autre État.
- 6) "Longueur" désigne la longueur définie dans la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, ou dans toute convention qui lui succéderait.

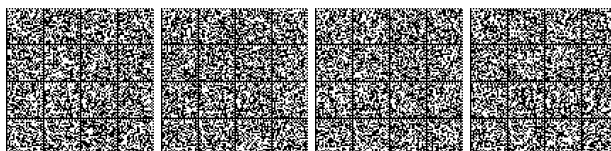


- 7) "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.
- 8) "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.
- 9) "Navire" désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu marin et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes fixes ou flottantes, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO).
- 10) "Groupe technique" désigne un organe composé de représentants des Parties, des Membres de l'Organisation, de l'ONU et de ses institutions spécialisées, d'organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et d'organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation, qui devrait comprendre de préférence des représentants d'établissements et de laboratoires se livrant à l'analyse des systèmes antisalissure. Ces représentants doivent être des experts dans les domaines du devenir dans l'environnement et des effets sur l'environnement, des effets toxiques, de la biologie marine, de la santé de l'homme, de l'analyse économique, de la gestion des risques, des transports maritimes internationaux, des techniques de revêtement des systèmes antisalissure ou d'autres domaines spécialisés nécessaires pour étudier de manière objective le bien-fondé sur le plan technique d'une proposition détaillée.

### ARTICLE 3

#### Application

- 1) Sauf disposition expresse contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique :
- a) aux navires qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie;
  - b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une Partie; et
  - c) aux navires qui entrent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une Partie mais qui ne sont pas visés aux alinéas a) ou b).
- 2) La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à une Partie ou exploités par elle et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Toutefois, chaque Partie s'assure, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.
- 3) Dans le cas des navires d'États non Parties à la présente Convention, les Parties appliquent les prescriptions de la présente Convention dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.



**ARTICLE 4****Mesures de contrôle des systèmes antisalissure**

- 1) Conformément aux prescriptions spécifiées à l'Annexe 1, chaque Partie interdit et/ou limite :
- a) l'application, la réapplication, l'installation ou l'utilisation de systèmes antisalissure nuisibles sur les navires visés à l'alinéa a) ou b) de l'article 3 1); et
  - b) l'application, la réapplication, l'installation ou l'utilisation de tels systèmes sur les navires visés à l'article 3 1) c) lorsqu'ils se trouvent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une Partie,

et prend des mesures effectives pour veiller à ce que ces navires satisfassent à ces prescriptions.

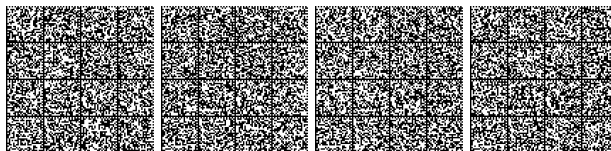
- 2) Les navires dotés d'un système antisalissure qui est soumis à une mesure de contrôle résultant d'un amendement à l'Annexe 1 après l'entrée en vigueur de la présente Convention peuvent conserver ce système jusqu'à la date prévue pour son remplacement, cette période ne devant toutefois en aucun cas dépasser 60 mois après l'application du système, à moins que le Comité ne décide qu'il existe des circonstances exceptionnelles qui justifient d'appliquer plus tôt la mesure de contrôle.

**ARTICLE 5****Mesures de contrôle des déchets relevant de l'Annexe 1**

Compte tenu des règles, normes et prescriptions internationales, une Partie prend des mesures appropriées sur son territoire pour exiger que les déchets résultant de l'application ou de l'enlèvement d'un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 soient collectés, manutentionnés, traités et évacués d'une manière sûre et écologiquement rationnelle afin de protéger la santé de l'homme et l'environnement.

**ARTICLE 6****Procédure à suivre pour proposer des amendements aux mesures de contrôle des systèmes antisalissure**

- 1) Toute Partie peut proposer un amendement à l'Annexe 1 conformément au présent article.
- 2) Une proposition initiale doit contenir les renseignements prescrits à l'Annexe 2 et être soumise à l'Organisation. Lorsque l'Organisation reçoit une proposition, elle la porte à l'attention des Parties, des Membres de l'Organisation, de l'ONU et de ses institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et des organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif, et leur en communique le texte.
- 3) Le Comité décide si le système antisalissure en question appelle une étude plus approfondie en se fondant sur la proposition initiale. Si le Comité décide qu'une plus ample étude est justifiée, il demande à la Partie dont émane la proposition de lui soumettre une proposition détaillée contenant les renseignements prescrits à l'Annexe 3, sauf si ceux-ci figurent déjà dans la proposition initiale. Si le Comité estime qu'il existe un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas être invoquée pour l'empêcher de décider





de procéder à l'évaluation de la proposition. Le Comité constitue un groupe technique conformément à l'article 7.

4) Le groupe technique étudie la proposition détaillée ainsi que les données supplémentaires qui auraient pu être soumises par toute entité intéressée et, après avoir procédé à une évaluation, indique au Comité si la proposition a démontré qu'il pouvait exister un risque excessif d'effets défavorables sur des organismes non ciblés ou sur la santé de l'homme qui justifie un amendement à l'Annexe I. À cet égard :

- a) l'étude du groupe technique consiste à :
  - i) évaluer le lien entre le système antisalissure en question et les effets défavorables connexes qui ont été observés, soit dans l'environnement ou sur la santé de l'homme, y compris mais sans s'y limiter, par la consommation d'aliments d'origine marine affectés, soit au moyen d'études contrôlées, en se fondant sur les données décrites à l'Annexe 3 et toutes autres données pertinentes mises en évidence;
  - ii) évaluer la réduction du risque potentiel due aux mesures de contrôle proposées et à toute autre mesure de contrôle que le groupe technique pourrait envisager;
  - iii) examiner les renseignements disponibles sur la faisabilité technique des mesures de contrôle et le rapport coût-efficacité de la proposition;
  - iv) examiner les renseignements disponibles sur les autres effets qu'aurait l'introduction de telles mesures de contrôle en ce qui concerne :
    - l'environnement (y compris, sans toutefois s'y limiter, le coût de l'inaction, et l'incidence sur la qualité de l'air);
    - les problèmes de santé et de sécurité pour les chantiers navals (à savoir les effets sur les ouvriers de ces chantiers);
    - le coût pour les transports maritimes internationaux et autres secteurs intéressés; et
  - v) examiner les solutions de rechange appropriées qui pourraient être disponibles, y compris les risques potentiels liés à ces solutions;
- b) le rapport du groupe technique est soumis par écrit et tient compte de chacune des évaluations et de chacun des examens visés à l'alinéa a); le groupe technique peut toutefois décider de ne pas procéder aux évaluations et examens décrits aux alinéas a) ii) à a) v) s'il juge, à l'issue de l'évaluation décrite à l'alinéa a) i), que la proposition ne mérite pas d'être examinée plus avant;
- c) le rapport du groupe technique inclut entre autres une recommandation indiquant si les mesures de contrôle internationales prévues en application de la présente Convention sont justifiées pour le système antisalissure en question, si les mesures de contrôle spécifiques suggérées dans la proposition détaillée sont appropriées ou si d'autres mesures de contrôle sont considérées par le Groupe comme étant plus adaptées.





5) Le rapport du groupe technique est diffusé aux Parties, aux Membres de l'Organisation, à l'ONU et à ses institutions spécialisées, aux organisations gouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et aux organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation, avant son examen par le Comité. Le Comité décide s'il convient d'approuver une proposition d'amendement à l'Annexe 1 et, le cas échéant, des modifications de cette proposition, compte tenu du rapport du groupe technique. Si le rapport indique un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas, en soi, être invoquée pour empêcher le Comité de décider d'inscrire un système antisalissure à l'Annexe 1. Les propositions d'amendements à l'Annexe 1, si elles sont approuvées par le Comité, sont diffusées conformément à l'article 16 2) a). La décision de ne pas approuver une proposition n'exclut pas la soumission ultérieure d'une nouvelle proposition eu égard à un système antisalissure donné si de nouvelles informations sont mises en évidence.

6) Seules les Parties peuvent participer aux décisions prises par le Comité telles que décrites aux paragraphes 3) et 5).

#### ARTICLE 7 Groupes techniques

1) Le Comité constitue un groupe technique en application de l'article 6 lorsqu'une proposition détaillée est reçue. Dans les cas où plusieurs propositions sont reçues en même temps ou à la suite, le Comité peut constituer un ou plusieurs groupes techniques, selon les besoins.

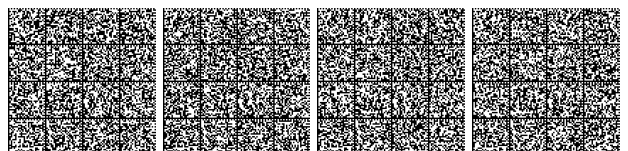
2) Toute Partie peut participer aux délibérations d'un groupe technique, et devrait faire appel aux compétences pertinentes dont elle dispose.

3) Le Comité définit le mandat, l'organisation et le fonctionnement des groupes techniques. Ce mandat garantit le respect du caractère confidentiel des renseignements qui pourraient être communiqués. Les groupes techniques peuvent tenir les réunions qu'ils jugent nécessaires mais ils s'efforcent de mener leurs travaux par correspondance ou voie électronique ou autre moyen approprié.

4) Seuls les représentants des Parties peuvent participer à la formulation des recommandations à soumettre au Comité en application de l'article 6. Un groupe technique s'efforce de parvenir à l'unanimité entre les représentants des Parties. Si cela n'est pas possible, il communique les vues de la minorité.

#### ARTICLE 8 Recherche scientifique et technique et surveillance

1) Les Parties prennent des mesures appropriées pour encourager et faciliter les travaux de recherche scientifiques et techniques sur les effets des systèmes antisalissure, ainsi que la surveillance de ces effets. Ces travaux de recherche devraient comprendre en particulier l'observation, la mesure, l'échantillonnage, l'évaluation et l'analyse des effets des systèmes antisalissure.



- 2) Pour promouvoir les objectifs de la présente Convention, chaque Partie facilite l'accès des autres Parties qui en font la demande aux renseignements pertinents sur :
- a) les activités scientifiques et techniques entreprises conformément à la présente Convention;
  - b) les programmes scientifiques et technologiques concernant le milieu marin et leurs objectifs; et
  - c) les effets observés lors des programmes de surveillance et d'évaluation concernant les systèmes antisalissure.

#### ARTICLE 9

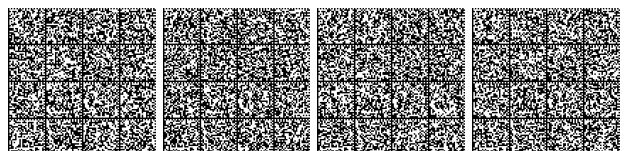
##### Communication et échange de renseignements

- 1) Chaque Partie s'engage à communiquer à l'Organisation :
  - a) une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour le compte de cette Partie aux fins de l'administration des affaires concernant le contrôle des systèmes antisalissure, conformément à la présente Convention, en vue de sa diffusion aux Parties, qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Administration notifie donc à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée; et
  - b) sur une base annuelle, des renseignements au sujet de tout système antisalissure approuvé, soumis à des restrictions ou interdit en vertu de sa législation nationale.
- 2) L'Organisation diffuse par tout moyen approprié les renseignements qui lui ont été communiqués en vertu du paragraphe 1).
- 3) Si des systèmes antisalissure sont approuvés, enregistrés ou agréés par une Partie, cette Partie soit fournit, soit demande aux fabricants de ces systèmes antisalissure de fournir, aux Parties qui en font la demande, les renseignements pertinents sur la base desquels elle a pris sa décision, y compris les renseignements indiqués à l'Annexe 3, ou d'autres renseignements qui permettent d'effectuer une évaluation appropriée du système antisalissure. Il n'est fourni aucun renseignement qui est protégé par la loi.

#### ARTICLE 10

##### Visite et délivrance de certificats

Une Partie s'assure que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité font l'objet de visites et que des certificats leur sont délivrés conformément aux règles de l'Annexe 4.



**ARTICLE 11****Inspection des navires et recherche des violations**

1) Un navire auquel s'applique la présente Convention peut être inspecté dans tout port, chantier naval ou terminal au large d'une Partie, par des fonctionnaires autorisés par cette Partie, aux fins de déterminer si le navire satisfait à la présente Convention. Sauf s'il existe de bonnes raisons de penser qu'un navire enfreint la présente Convention, toute inspection de ce type se limite à :

- a) vérifier que le navire a à bord un certificat international du système antisalissure ou une déclaration relative au système antisalissure en cours de validité, s'ils sont requis; et/ou
- b) un bref échantillonnage du système antisalissure du navire qui ne nuise ni à l'intégrité, ni à la structure, ni au fonctionnement de ce système, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation\*. Toutefois, le délai requis pour traiter les résultats de cet échantillonnage ne doit pas empêcher le mouvement et le départ du navire.

2) S'il existe de bonnes raisons de penser que le navire enfreint la présente Convention, une inspection approfondie peut être effectuée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

3) S'il est constaté que le navire enfreint la présente Convention, la Partie qui procède à l'inspection peut prendre des mesures pour adresser un avertissement au navire, le retenir, le renvoyer de ses ports ou ne pas l'y admettre. Une Partie qui prend de telles mesures à l'encontre d'un navire au motif qu'il ne satisfait pas à la présente Convention informe immédiatement l'Administration du navire intéressé.

4) Les Parties coopèrent à la recherche des violations et à la mise en application de la présente Convention. Une Partie peut aussi inspecter un navire qui entre dans un port, un chantier naval ou un terminal au large relevant de sa juridiction lorsqu'une autre Partie lui demande de procéder à une enquête et lui fournit suffisamment de preuves que le navire est exploité ou a été exploité en infraction de la présente Convention. Le rapport de cette enquête est adressé à la Partie qui l'a demandée, ainsi qu'à l'autorité compétente de l'Administration dont relève le navire en cause, afin que des mesures appropriées puissent être prises en vertu de la présente Convention.

**ARTICLE 12****Violations**

1) Toute violation de la présente Convention est interdite et sanctionnée par la législation de l'Administration dont relève le navire en cause, où qu'elle se produise. Si l'Administration est informée d'une telle violation, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui fournir des preuves supplémentaires de la violation alléguée. Si l'Administration est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour permettre d'engager des poursuites au titre de la violation alléguée, elle fait en sorte que ces poursuites soient engagées le plus tôt possible conformément à sa législation. L'Administration informe promptement la Partie qui a

\* Directives à élaborer.



signalé la violation alléguée, ainsi que l'Organisation, des mesures prises. Si l'Administration n'a pris aucune mesure dans un délai d'un an à compter de la réception des renseignements, elle en informe la Partie qui a signalé la violation alléguée.

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

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

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

#### ARTICLE 13

##### Retard ou retenue indu de navires

1) Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'un navire soit indûment retenu ou retardé en vertu des articles 11 ou 12.

2) Un navire qui a été indûment retenu ou retardé en vertu des articles 11 ou 12 a droit à réparation pour tout préjudice ou dommage subi.

#### ARTICLE 14

##### Règlement des différends

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

#### ARTICLE 15

##### Rapport avec le droit international de la mer

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





**ARTICLE 16**

## Amendements

- 1) La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures définies dans les paragraphes ci-après.
- 2) Amendements après examen au sein de l'Organisation :
  - a) Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention. L'amendement proposé est soumis au Secrétaire général qui le diffuse aux Parties et aux Membres de l'Organisation six mois au moins avant son examen. Dans le cas d'une proposition d'amendement à l'Annexe 1, celle-ci est traitée conformément à l'article 6 avant d'être examinée en vertu du présent article.
  - b) Un amendement proposé et diffusé de la manière prévue ci-dessus est renvoyé au Comité pour examen. Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité aux fins de l'examen et de l'adoption de l'amendement.
  - c) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.
  - d) Les amendements adoptés conformément à l'alinéa c) sont communiqués par le Secrétaire général aux Parties pour acceptation.
  - e) Un amendement est réputé avoir été accepté dans les cas suivants :
    - i) Un amendement à un article de la présente Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle deux tiers des Parties ont notifié leur acceptation au Secrétaire général.
    - ii) Un amendement à une Annexe est réputé avoir été accepté à l'expiration d'une période de douze mois après la date de son adoption ou toute autre date fixée par le Comité. Toutefois, si à cette date plus d'un tiers des Parties ont notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.
  - f) Un amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes :
    - i) Un amendement à un article de la présente Convention entre en vigueur pour les Parties qui ont déclaré l'avoir accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté conformément à l'alinéa e) i).
    - ii) Un amendement à l'Annexe 1 entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, à l'exception de toute Partie qui a :
      - 1) notifié son objection à l'amendement conformément à l'alinéa e) ii) et n'a pas retiré cette objection;





- 2) notifié au Secrétaire général, avant l'entrée en vigueur de cet amendement, que celui-ci entrera en vigueur à son égard uniquement après notification ultérieure de son acceptation; ou
  - 3) fait une déclaration au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention, ou d'adhésion à celle-ci, indiquant que les amendements à l'Annexe 1 entreront en vigueur à son égard uniquement après notification au Secrétaire général de son acceptation eu égard à ces amendements.
- iii) Un amendement à une Annexe autre que l'Annexe 1 entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, à l'exception des Parties qui ont notifié leur objection à l'amendement conformément à l'alinéa e) ii) et n'ont pas retiré cette objection.
- g) i) Une Partie qui a notifié une objection en vertu de l'alinéa f) ii) 1) ou iii) peut par la suite notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement. Cet amendement entre en vigueur pour cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière est postérieure.
- ii) Si une Partie qui a adressé une notification ou a fait une déclaration visée à l'alinéa f) ii) 2) ou 3) respectivement notifie au Secrétaire général son acceptation eu égard à un amendement, cet amendement entre en vigueur pour cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière est postérieure.
- 3) Amendement par une conférence :
- a) À la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner des amendements à la présente Convention.
  - b) Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.
  - c) À moins que la Conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures définies aux alinéas 2 e) et f) respectivement du présent article.
- 4) Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à une Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.
- 5) L'ajout d'une nouvelle Annexe est proposé et adopté et entre en vigueur conformément à la procédure applicable à un amendement à un article de la présente Convention.
- 6) Toute notification ou déclaration en vertu du présent article est adressée par écrit au Secrétaire général.



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

#### ARTICLE 17

##### Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

- 1) La présente Convention est ouverte à la signature de tout État, au Siège de l'Organisation, du 1er février 2002 au 31 décembre 2002 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.
- 2) Les États peuvent devenir Parties à la présente Convention par :
  - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
  - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
  - c) adhésion.
- 3) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
- 4) S'il comporte deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des questions traitées dans la présente Convention, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.
- 5) La déclaration est notifiée au Secrétaire général et mentionne expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.

#### ARTICLE 18

##### Entrée en vigueur

- 1) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins vingt-cinq pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, ont soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 17.
- 2) Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.



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

4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 16 s'applique à la Convention telle que modifiée.

#### ARTICLE 19

##### Dénonciation

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

2) La dénonciation s'effectue par le dépôt d'une notification écrite auprès du Secrétaire général et prend effet un an après la date de la réception de la notification ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans la notification.

#### ARTICLE 20

##### Dépositaire

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

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

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

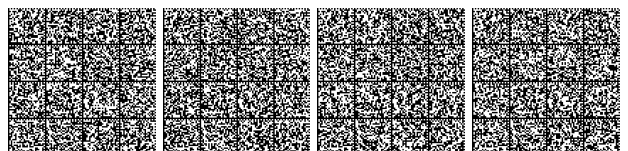
#### ARTICLE 21

##### Langues

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

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

FAIT À LONDRES, ce cinq octobre deux mille un.



## ANNEXE 1

## MESURES DE CONTRÔLE DES SYSTÈMES ANTISALISSURE

Système antisalissure	Mesures de contrôle	Application	Date à laquelle la mesure prend effet
Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure	Les navires ne doivent pas appliquer ni réappliquer ces composés	Tous les navires	1er janvier 2003
Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure	Les navires : soit 1) ne doivent pas avoir de tels composés sur leur coque ou sur leurs parties ou surfaces extérieures; soit 2) doivent avoir un revêtement qui forme une protection empêchant la lixiviation des composés provenant des systèmes antisalissure sous-jacents non conformes	Tous les navires (à l'exception des plates-formes fixes et flottantes, des FSU et des FPSO qui ont été construites avant le 1er janvier 2003 et qui ne sont pas passées en cale sèche le 1er janvier 2003 ou après cette date)	1er janvier 2008



## ANNEXE 2

## ÉLÉMENTS À INCLURE DANS UNE PROPOSITION INITIALE

- 1) Une proposition initiale doit comprendre une documentation adéquate contenant au moins ce qui suit :
  - a) l'identification du système antisalissure visé dans la proposition : désignation du système antisalissure; nom des ingrédients actifs et, le cas échéant, numéro de registre des Chemical Abstract Services (numéro CAS), ou composants du système dont on soupçonne qu'ils causent des effets défavorables préoccupants;
  - b) la caractérisation des renseignements qui laissent penser que le système antisalissure ou ses produits de transformation peuvent présenter un risque pour la santé de l'homme ou causer des effets défavorables chez les organismes non ciblés aux concentrations susceptibles d'être constatées dans l'environnement, (par exemple résultats des études de toxicité sur des espèces représentatives ou données relatives à la bioaccumulation);
  - c) des preuves du risque d'apparition de composants toxiques du système antisalissure ou de ses produits de transformation dans l'environnement à des concentrations qui pourraient entraîner des effets défavorables chez des organismes non ciblés, sur la santé de l'homme ou sur la qualité de l'eau (par exemple données sur la persistance dans la colonne d'eau, les sédiments et le biote; taux de libération de composants toxiques des surfaces traitées mesuré dans le cadre d'études ou dans des conditions réelles d'utilisation; ou données rassemblées dans le cadre d'un programme de surveillance, (le cas échéant);
  - d) une analyse du lien entre le système antisalissure, les effets défavorables produits, et les concentrations observées ou attendues dans l'environnement; et
  - e) une recommandation préliminaire sur le type de restrictions qui pourraient être efficaces pour réduire les risques liés au système antisalissure.
- 2) Une proposition initiale doit être soumise conformément aux règles et procédures établies par l'Organisation.

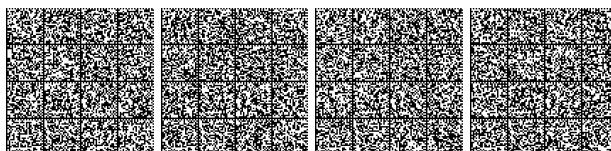




## ANNEXE 3

## ÉLÉMENTS À INCLURE DANS UNE PROPOSITION DÉTAILLÉE

- 1) Une proposition détaillée doit comprendre une documentation adéquate contenant ce qui suit :
- a) les éléments nouveaux par rapport aux données citées dans la proposition initiale;
  - b) les conclusions tirées des catégories de données énumérées aux alinéas 3 a), b) et c), selon le cas, en fonction du sujet de la proposition et l'identification ou la description des méthodes qui ont servi à l'établissement des données;
  - c) un résumé des résultats des études effectuées sur les effets défavorables du système antisalissure;
  - d) un résumé des résultats de tout programme de surveillance qui aurait pu être exécuté, y compris des renseignements sur le trafic maritime dans la zone surveillée et une description générale de cette zone;
  - e) un résumé des données disponibles sur l'exposition environnementale ou écologique et les estimations des concentrations dans l'environnement que l'on aurait pu obtenir en appliquant des modèles mathématiques utilisant tous les paramètres disponibles du devenir dans l'environnement, et de préférence ceux qui ont été déterminés expérimentalement, ainsi qu'une identification ou description de la méthode de modélisation;
  - f) une évaluation du lien entre le système antisalissure en question, les effets défavorables produits, et les concentrations observées ou prévues dans l'environnement;
  - g) une indication qualitative du degré d'incertitude de l'évaluation visée à l'alinéa f);
  - h) les mesures de contrôle spécifiques recommandées en vue de réduire les risques liés au système antisalissure; et
  - i) un résumé des résultats des études disponibles sur les effets potentiels des mesures de contrôle recommandées eu égard à la qualité de l'air, aux conditions dans les chantiers navals, aux transports maritimes internationaux et autres secteurs intéressés, ainsi que sur les solutions de rechange appropriées qui pourraient exister.
- 2) Une proposition détaillée doit comporter également des renseignements sur chacune des propriétés physiques et chimiques suivantes du ou des composants préoccupants, le cas échéant :
- point de fusion;
  - point d'ébullition;
  - densité (densité relative);
  - pression de vapeur;
  - hydrosolubilité / pH / constante de dissociation (pKa);
  - potentiel d'oxydation/de réduction;
  - masse moléculaire;



- structure moléculaire; et
  - autres propriétés physiques et chimiques identifiées dans la proposition initiale.
- 3) Aux fins de l'alinéa 1) b) ci-dessus, les catégories de données sont les suivantes :
- a) Les données sur le devenir dans l'environnement et les effets sur l'environnement :
- modes de dégradation/dissipation (par exemple hydrolysc/photodégradation/ biodégradation);
  - persistance dans les milieux pertinents (par exemple colonne d'eau/sédiments/biote);
  - partage sédiments/eau;
  - taux de lixiviation des biocides ou ingrédients actifs;
  - bilan de masse;
  - bioaccumulation, coefficient de partage, coefficient octanol/eau; et
  - toutes réactions nouvelles provoquées par la libération ou tous effets interactifs connus.
- b) Les données concernant les effets involontaires sur les plantes aquatiques, les invertébrés, les poissons, les oiseaux de mer, les mammifères marins, les espèces menacées d'extinction, d'autres biotes, la qualité de l'eau, les fonds marins ou l'habitat d'organismes non ciblés, y compris des organismes vulnérables et représentatifs :
- toxicité aiguë;
  - toxicité chronique;
  - toxicité au niveau du développement et de la reproduction;
  - troubles endocriniens;
  - toxicité des sédiments;
  - biodisponibilité/bioamplification/bioconcentration;
  - réseau alimentaire/effets sur les populations;
  - observations d'effets défavorables sur le terrain/poissons morts/échoués/analyse des tissus; et
  - résidus dans les aliments d'origine marine.
- Ces données doivent concerner un ou plusieurs types d'organismes non ciblés, tels que les plantes aquatiques, les invertébrés, les poissons, les oiseaux, les mammifères et les espèces menacées d'extinction.
- c) Les données concernant l'ampleur possible des effets sur la santé de l'homme (y compris, sans toutefois s'y limiter, en cas de consommation d'aliments d'origine marine affectés).
- 4) Une proposition détaillée doit comprendre une description des méthodologies utilisées ainsi que de toutes mesures pertinentes prises aux fins de l'assurance de la qualité et de tout examen des études effectué par des spécialistes.



## ANNEXE 4

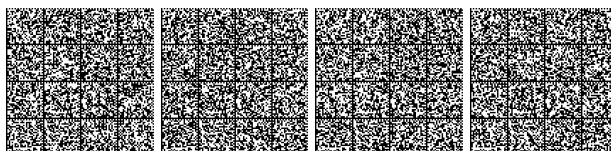
**PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE VISITES ET DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS APPLICABLES AUX SYSTÈMES ANTISALISSURE****RÈGLE 1**

## Visites

- 1) Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 visés à l'article 3 1) a), qui effectuent des voyages internationaux, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :
- a) une visite initiale effectuée avant la mise en service du navire ou avant que le certificat international du système antisalissure (le certificat) prescrit en vertu des règles 2 ou 3 ne soit délivré pour la première fois; et
  - b) une visite effectuée lors du changement ou du remplacement des systèmes antisalissure. Ces visites doivent être portées sur le certificat délivré en vertu des règles 2 ou 3.
- 2) La visite doit permettre de garantir que le système antisalissure du navire satisfait pleinement à la présente Convention.
- 3) L'Administration doit établir les mesures appropriées à appliquer aux navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, pour garantir le respect de la présente Convention.
- 4) a) En ce qui concerne la mise en application de la présente Convention, les visites de navires doivent être effectuées par des fonctionnaires dûment autorisés par l'Administration ou de la manière prévue à la règle 3 1), compte tenu des directives sur les visites élaborées par l'Organisation\*. L'Administration peut aussi confier les visites prescrites par la présente Convention soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.
- b) Une Administration qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus\*\* pour effectuer des visites doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :
- i) exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de l'Annexe 1; et
  - ii) effectuer des visites si les autorités compétentes d'un État du port qui est Partie à la présente Convention le lui demandent.
- c) Lorsque l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que le système antisalissure du navire ne correspond pas aux

\* Directives à élaborer

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



indications du certificat prescrit en vertu des règles 2 ou 3 ou aux prescriptions de la présente Convention, l'Administration, l'inspecteur ou l'organisme doit veiller immédiatement à ce que des mesures correctives soient prises pour rendre le navire conforme. L'inspecteur ou l'organisme doit également en informer l'Administration en temps utile. Si les mesures correctives requises ne sont pas prises, l'Administration doit être informée sur-le-champ et faire en sorte que le certificat ne soit pas délivré ou soit retiré, selon le cas.

- d) Dans la situation décrite à l'alinéa c), si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent être informées sur-le-champ. Lorsque l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit prêter à l'Administration, à l'inspecteur ou à l'organisme en question, toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle, y compris de prendre les mesures décrites aux articles 11 ou 12.

### RÈGLE 2

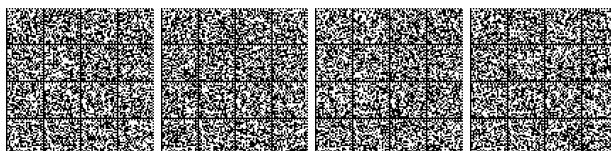
#### Délivrance d'un certificat international du système antisalissure ou apposition d'un visa

- 1) L'Administration doit exiger qu'un certificat soit délivré à tout navire auquel s'applique la règle 1 et qui a subi avec succès une visite conformément à la règle 1. Un certificat délivré sous l'autorité d'une Partie doit être accepté par les autres Parties et être considéré, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même valeur qu'un certificat délivré par elles.
- 2) Les certificats doivent être délivrés ou visés soit par l'Administration, soit par tout agent ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.
- 3) Dans le cas des navires ayant un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1, lequel a été appliqué avant la date d'entrée en vigueur de cette mesure de contrôle, l'Administration doit délivrer un certificat conformément aux paragraphes 2) et 3) de la présente règle au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la mesure de contrôle. Le présent paragraphe ne porte pas atteinte à l'obligation qu'a un navire de satisfaire à l'Annexe 1.
- 4) Le certificat doit être établi selon le modèle qui figure à l'appendice I de la présente Annexe et être rédigé au moins en anglais, en français ou en espagnol. Si une langue officielle de l'État qui le délivre est également utilisée, celle-ci prévaut en cas de différend ou de désaccord.

### RÈGLE 3

#### Délivrance d'un certificat international du système antisalissure ou apposition d'un visa par une autre Partie

- 1) À la demande de l'Administration, une autre Partie peut soumettre un navire à une visite et, si elle estime qu'il satisfait à la présente Convention, elle lui délivre un certificat ou en autorise la délivrance et, selon le cas, appose un visa ou autorise l'apposition d'un visa sur ce certificat, conformément à la présente Convention.





- 2) Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.
- 3) Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration indiquant qu'il a été délivré à la demande de l'Administration visée au paragraphe 1); il a la même valeur qu'un certificat délivré par l'Administration, et doit être reconnu comme tel.
- 4) Il ne doit pas être délivré de certificat à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État non Partie.

#### RÈGLE 4

##### Validité d'un certificat international du système antisalissure

- 1) Un certificat délivré en vertu des règles 2 ou 3 cesse d'être valable dans l'un ou l'autre des cas suivants :
  - a) si le système antisalissure est modifié ou remplacé et le certificat n'est pas visé conformément à la présente Convention; ou
  - b) si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si la Partie qui le délivre a la certitude que le navire satisfait à la présente Convention. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration une copie des certificats dont le navire était muni avant le transfert, ainsi qu'une copie des rapports de visite pertinents, le cas échéant.
- 2) La délivrance par une Partie d'un nouveau certificat à un navire transféré d'une autre Partie peut être effectuée sur la base d'une nouvelle visite ou d'un certificat en cours de validité délivré par la Partie dont le navire était précédemment autorisé à battre le pavillon.

#### RÈGLE 5

##### Déclaration relative au système antisalissure

- 1) L'Administration doit exiger qu'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres mais d'une jauge brute inférieure à 400 qui effectue des voyages internationaux et auquel s'applique l'article 3 1) a) (à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO) soit muni d'une déclaration, signée par le propriétaire ou son agent autorisé. Cette déclaration doit être accompagnée de la documentation appropriée (par exemple un reçu pour la peinture ou une facture d'entreprise) ou contenir une attestation satisfaisante.
- 2) La déclaration doit être établie selon le modèle qui figure à l'appendice 2 de la présente Annexe et être rédigée au moins en anglais, en français ou en espagnol. Si une langue officielle de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon est également utilisée, celle-ci prévaut en cas de différend ou de désaccord.





## APPENDICE 1 DE L'ANNEXE 4

## MODÈLE DU CERTIFICAT INTERNATIONAL DU SYSTÈME ANTISALISSURE

## CERTIFICAT INTERNATIONAL DU SYSTÈME ANTISALISSURE

(Le présent Certificat doit être complété par une fiche de systèmes antisalissure)

(Cachet officiel)

(État)

*Délivré en vertu de la*  
**Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires**  
*sous l'autorité du Gouvernement*

.....  
 (Nom de l'État)

par

.....  
 (personne ou organisme autorisé)

Lorsqu'un certificat a été délivré précédemment, le présent certificat remplace le certificat délivré le .....

*Caractéristiques du navire*<sup>1</sup>

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation.....

Jauge brute .....

Numéro OMI<sup>2</sup> .....

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 n'a pas été appliqué pendant ou après la construction du navire .....

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 a été appliqué précédemment sur le navire, mais a été enlevé par .....(nom de l'installation) le .....(date) .....

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 a été appliqué précédemment sur le navire, mais a été recouvert d'un revêtement isolant appliqué par .....(nom de l'installation) le ..... (date).....

<sup>1</sup> Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

<sup>2</sup> Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15) de l'Assemblée.



Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 a été appliqué sur le navire avant le .....(date)<sup>3</sup> ....., mais doit être enlevé ou recouvert d'un revêtement isolant avant le .....(date)<sup>4</sup>..... □

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 que le navire a été soumis à une visite conformément à la règle 1 de l'Annexe 4 de la Convention; et
- 2 qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le système antisalissure utilisé sur le navire satisfaisait aux prescriptions applicables de l'Annexe 1 de la Convention.

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

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

Date d'achèvement de la visite à la suite de  
laquelle le présent certificat est délivré : .....

<sup>3</sup> Date de l'entrée en vigueur de la mesure de contrôle.

<sup>4</sup> Date d'expiration de toute période spécifiée à l'article 4 2) ou à l'Annexe 1.



MODÈLE DE LA FICHE DE SYSTÈMES ANTISALISSURE

FICHE DE SYSTÈMES ANTISALISSURE

(La présente fiche doit être jointe en permanence au certificat international du système antisalissure)

Caractéristiques du navire

Nom du navire : .....

Numéro ou lettres distinctifs : .....

Numéro OMI : .....

Détails du ou des systèmes antisalissure appliqués .....

Type(s) de système(s) antisalissure utilisé(s) .....

Date(s) d'application du ou des systèmes antisalissure .....

Nom(s) de la ou des compagnies et installations/lieu(x) où a été effectuée l'application .....

Nom(s) du ou des fabricants du ou des systèmes antisalissure .....

Nom(s) et couleur(s) du ou des systèmes antisalissure .....

Ingrédient(s) actif(s) et leur(s) numéro(s) de registre des Chemical Abstract Services (numéro(s) CAS) .....

Type(s) de revêtement isolant, le cas échéant .....

Nom(s) et couleur(s) du revêtement isolant appliqué, le cas échéant .....

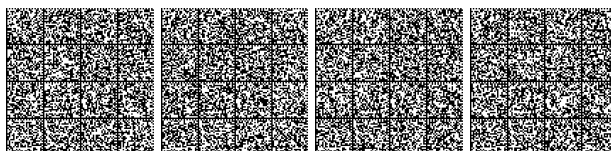
Date d'application du revêtement isolant .....

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....  
(Lieu de délivrance de la fiche)

Le .....  
(Date de délivrance)

(Signature de l'agent autorisé  
qui délivre la fiche)



**Visa de la fiche<sup>5</sup>**

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite conformément à la règle 1 1) b) de l'Annexe 4 de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait à la Convention.

*Détails du ou des systèmes antisalissure appliqués*

Type(s) de système(s) antisalissure utilisé(s) .....

Date(s) d'application du ou des systèmes antisalissure .....

Nom(s) de la ou des compagnies et installations/lieu(x) où a été effectuée l'application .....

Nom(s) du ou des fabricants du ou des systèmes antisalissure .....

Nom(s) et couleur(s) du ou des systèmes antisalissure .....

Ingrédient(s) actif(s) et leur(s) numéro(s) de registre des Chemical Abstract Services (numéro(s) CAS) .....

Type(s) de revêtement isolant, le cas échéant .....

Nom(s) et couleur(s) du revêtement isolant appliqué, le cas échéant .....

Date d'application du revêtement isolant .....

Signé : .....

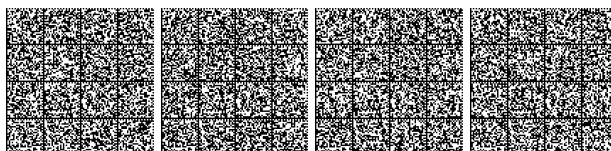
(Signature de l'agent autorisé qui délivre la fiche)

Lieu : .....

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

(Cachet ou tampon de l'autorité)

<sup>5</sup> La présente page de la fiche doit être reproduite et ajoutée à la fiche, si l'Administration le juge nécessaire.  
<sup>6</sup> Date de l'achèvement de la visite à la suite de laquelle le présent visa est établi.





APPENDICE 2 DE L'ANNEXE 4

MODÈLE DE DÉCLARATION RELATIVE AU SYSTÈME ANTISALISSURE

DÉCLARATION RELATIVE AU SYSTÈME ANTISALISSURE

Établie en vertu de la
Convention internationale sur le contrôle des systèmes
antisalissure nuisibles sur les navires

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation.....

Longueur.....

Jauge brute .....

Numéro OMI (le cas échéant) .....

Je déclare que le système antisalissure utilisé sur le navire satisfait à l'Annexe 1 de la
Convention.

(Date) (Signature du propriétaire ou de son agent autorisé)

Attestation du/des système(s) antisalissure appliqué(s)

Type(s) de système(s) antisalissure utilisé(s) et date(s) d'application .....

(Date) (Signature du propriétaire ou de son agent autorisé)

Type(s) de système(s) antisalissure utilisé(s) et date(s) d'application .....

(Date) (Signature du propriétaire ou de son agent autorisé)

Type(s) de système(s) antisalissure utilisé(s) et date(s) d'application .....

(Date) (Signature du propriétaire ou de son agent autorisé)



نسخة صادقة مصدقة من الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار للمؤدية لعام 2001 ، التي حررت في لندن في 5 تشرين الأول/أكتوبر عام 2001 وأودع أصلها لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系 2001 年 10 月 5 日订于伦敦的《2001 年国际控制船舶有害防污底系统公约》的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001, done at London on 5 October 2001, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, faite à Londres le 5 octobre 2001, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года, принятой в Лондоне 5 октября 2001 года, подлинник которой сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001, hecho en Londres el 5 de octubre de 2001, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

国际海事组织代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ،

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

R. P. Bakk  
18<sup>th</sup> February, 2002.



CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 2001 SUL CONTROLLO DEI  
SISTEMI ANTI-SPORCIZIA NOCIVI PER LE NAVI.

Notando che gli studi scientifici e le inchieste svolte dai Governi e dalle Organizzazioni Internazionali competenti hanno dimostrato che alcuni sistemi anti-sporcizia utilizzati sulle navi presentano un rischio di tossicità notevole per alcuni organismi marini ecologicamente e economicamente importanti sui quali possono anche avere altri effetti cronici ed 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 anti-sporcizia nei quali alcuni composti *organostannici* sono utilizzati come biocidi ed essendo convinte che l'introduzione di tali composti *organostannici* nell'ambiente marino deve essere gradualmente eliminata,

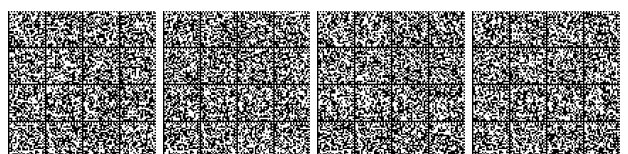
Ricordando che al capitolo 17 del programma "Azione 21" adottato dalla Conferenza delle Nazioni Unite del 1992 sull'ambiente e lo sviluppo è stato domandato agli Stati di prendere provvedimenti per ridurre l'inquinamento causato dai composti *organostannici* presenti nelle vernici anti-sporcizia,

Ricordando, altresì, che l'Assemblea dell'Organizzazione Marittima internazionale, con la sua risoluzione A. 895 ( 21 ), adottata il 25 novembre 1999 ha chiesto insistentemente al Comitato della protezione dell'ambiente marino ( MEPC ) dell'Organizzazione di adoperarsi in vista dell'elaborazione al più presto di uno strumento mondiale giuridicamente obbligatorio per far fronte con urgenza agli effetti nocivi dei sistemi anti-sporcizia,

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

Riconoscendo che è importante proteggere l'ambiente marino e la salute dell'uomo dagli effetti nocivi dei sistemi anti-sporcizia,

Riconoscendo che è importante proteggere l'ambiente marino e la salute dell'uomo dagli effetti sfavorevoli di tali sistemi di pulizia ,



Riconoscendo altresì che l'uso di sistemi anti-sporcizia 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 che è necessario perseguire la messa a punto di sistemi anti-sporcizia efficaci e senza pericolo per l'ambiente e di incoraggiare la sostituzione di sistemi nocivi con sistemi che lo sono meno o che sono preferibilmente non nocivi.

Riconoscendo inoltre che è necessario perseguire la messa a punto di sistemi di pulizie che siano efficaci e senza pericolo per l'ambiente e di incoraggiare la sostituzione di sistemi nocivi con sistemi che lo sono meno o che preferibilmente non siano nocivi.

Hanno convenuto quanto segue:

#### Articolo 1 Obblighi Generali

- 1) Ciascuna Parte alla presente Convenzione s'impegna a dare efficacia piena ed intera alle sue disposizioni al fine di ridurre o di eliminare gli effetti sfavorevoli dei sistemi anti-sporcizia sull'ambiente marino e sulla salute dell'uomo.
- 2) Gli Annessi fanno parte integrante della presente Convenzione. Salvo disposizione espressa contraria, ogni riferimento alla presente Convenzione costituisce al contempo un riferimento ai suoi Allegati.
- 3) Nessuna disposizione della presente Convenzione è interpretata nel senso di impedire, individualmente o congiuntamente, misure più rigorose destinate a ridurre o eliminare gli effetti sfavorevoli dei sistemi anti-sporcizia sull'ambiente, in conformità con il diritto internazionale.
- 4) Le Parti si sforzano di cooperare al fine di garantire la messa in opera, il rispetto e l'applicazione effettiva della presente Convenzione.
- 5) Le Parti s'impegnano a promuovere lo sviluppo continuo di sistemi di pulizia efficaci e senza pericolo per l'ambiente.

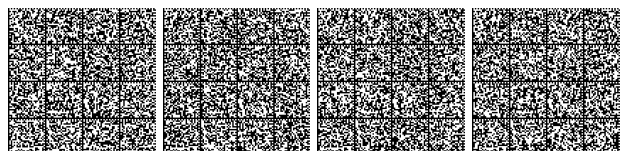




## Articolo 2 Definizioni

Ai fini della presente Convenzione, salvo disposizione espressa e contraria :

- 1) "Amministrazione" designa il Governo dello Stato sotto la cui autorità la nave è gestita. Nel caso di una nave autorizzata a battere la bandiera di uno Stato, l'Amministrazione è il Governo di tale Stato. Nel caso di piattaforme fisse o galleggianti adibite all'esplorazione ed alla gestione dei fondi marini e del loro sottosuolo adiacente destinato all'esplorazione ed allo sfruttamento dei fondi marini e del loro sottosuolo adiacente alle coste su cui lo Stato costiero esercita diritti sovrani ai fini dell'esplorazione e del loro sfruttamento e della gestione delle loro risorse naturali , l'Amministrazione è il Governo dello stato costiero interessato.
- 2) "Sistema antisporcizia" indica un rivestimento, una vernice, un trattamento della superficie, una superficie o un dispositivo utilizzato su una nave per controllare o impedire il deposito di organismi indesiderabili
- 3) "Comitato" designa il Comitato della protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione.
- 4) Stazza lorda indica la stazza lorda calcolata secondo le regole sulla stazza lorda enunciate all' Allegato I della Convenzione internazionale del 1969 sulla *stazza* delle navi, o in ogni convenzione che le succeda.
- 5) "Viaggio internazionale" designa un viaggio effettuato da una nave autorizzata a battere la bandiera di uno Stato a destinazione o in provenienza da un porto, da un cantiere navale o da un "terminal" in alto mare che dipende dalla giurisdizione di un altro Stato.
- 6) "lunghezza" indica la lunghezza definita nella Convenzione internazionale del 1966 sulle linee di carico quale modificata dal relativo Protocollo del 1988 o in ogni qualsiasi Convenzione che le succeda.
- 7) Organizzazione indica l'Organizzazione marittima internazionale
- 8) Segretario Generale indica il Segretario generale dell'Organizzazione.
- 9) Per "Nave " s'intende un bastimento di qualsiasi tipo gestito nell'ambiente marino e che include gli idropteri, gli aliscafi, i mezzi sottomarini, i mezzi galleggianti, le piattaforme fisse o galleggianti, le unità galleggianti di stoccaggio (FSU) e le unità galleggianti di produzione, di stoccaggio e di scarico (FPSO).
- 10) "Gruppo tecnico" designa un organo composto da rappresentanti delle



Parti, dei Membri dell' Organizzazione, dell'ONU e delle sue Istituzioni Specializzate, delle Organizzazioni Intergovernative aventi concluso accordi con l'Organizzazione e di Organizzazioni Non Governative dotate di uno statuto consultivo presso l'Organizzazione che dovrebbe includere preferibilmente rappresentanti di istituti e di aziende nonché di laboratori che si dedicano all'analisi dei sistemi anti-sporcizia. Tali rappresentanti devono essere esperti nel settore del divenire nell'ambiente e dei suoi effetti sull'ambiente, degli effetti tossici, della biologia marina, della salute dell'uomo, dell'analisi economica, della gestione dei rischi, dei trasporti marittimi internazionali, delle tecniche di rivestimento dei sistemi anti-sporcizia o di altri settori specializzati necessari per studiare in modo obiettivo la fondatezza a livello tecnico di una proposta dettagliata.

2) Le navi dotate di un sistema anti-sporcizia, che è sottoposto ad una misura di controllo risultante da un emendamento all'allegato 1 dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione, possono conservare questo sistema fino alla data prevista per la sua sostituzione, tale periodo non dovendo comunque, in ogni caso, oltrepassare 60 mesi dopo l'applicazione del sistema, a meno che il Comitato non decida che sussistano circostanze eccezionali che giustifichino l'applicazione più tempestiva del sistema di controllo.

### Articolo 3 Applicazione

- 1) Salvo diversa disposizione della presente Convenzione, quest'ultima si applica:
  - a) alle navi che sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte
  - b) alle navi che non sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte, ma che sono gestite sotto l'autorità di una Parte; e
  - c) alle navi che entrano in un porto, un cantiere navale o in un terminal al largo di una Parte, ma che non sono comprese ai capoversi a) o b)
- 2) La presente Convenzione non si applica alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie o ad altre navi appartenenti ad una Parte o da essa gestita e utilizzate esclusivamente, all'epoca in questione, per un servizio pubblico non commerciale. Tuttavia, ogni Parte si accerta di prendere misure appropriate che non compromettono le operazioni o la capacità operativa di navi di questo tipo che le appartengono o che sono da essa gestite, che agiscano in modo compatibile con la presente Convenzione per quanto ciò sia ragionevole e possibile in pratica.
- 3) Trattandosi di navi di Stati non Parte della presente Convenzione, le Parti applicano le prescrizioni della presente Convenzione nella misura necessaria affinché tali navi non beneficino di un trattamento più favorevole.



#### Articolo 4

##### Misure di controllo dei sistemi di pulizia

- 1) In conformità alle prescrizioni specificate all'Allegato 1, ciascuna Parte vieta e/ o limita:
  - a) l'applicazione, la riapplicazione, l'installazione o l'uso di sistemi di pulizia nocivi sulle navi di cui al capoverso a) o b) dell'articolo 3. 1 e
  - b) l'applicazione, la riapplicazione, l'installazione o l'uso di tali sistemi sulle navi di cui all'articolo 3 1) c) quando si trovano in un porto, un cantiere navale) o un terminal al largo di una Parte, e prende misure per vigilare che tali navi soddisfino a tali prescrizioni.
- 2) Le navi dotate di un sistema anti-sporcizia, che è sottoposto ad una misura di controllo risultante da un emendamento all'allegato I dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione, possono conservare questo sistema fino alla data prevista per la sua sostituzione, tale periodo non dovendo comunque, in ogni caso, oltrepassare 60 mesi dopo l'applicazione del sistema, a meno che il Comitato non decida che sussistano circostanze eccezionali che giustifichino l'applicazione piu' tempestiva del sistema di controllo.

#### Articolo 5

##### Misure di controllo degli scarti di cui all'Allegato 1

In considerazione delle regole, delle norme, e delle prescrizioni internazionali, una Parte prende misure appropriate sul suo territorio per esigere che gli scarti risultanti dall'applicazione o dalla ripulitura di un sistema di pulizie sottoposto ad una misura di controllo ai sensi dell'Allegato 1 siano raccolti, mantenuti, trattati ed evacuati in modo sicuro ed ecologicamente razionale al fine di proteggere la salute dell'Uomo e l'ambiente.

#### Articolo 6

##### Procedura da seguire per proporre un emendamento alle misure di controllo dei sistemi di pulizie

- 1) Ogni Parte può proporre un emendamento all'Annesso 1 conformemente 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, dell'ONU e delle sue istituzioni specializzate, delle





organizzazioni intergovernative aventi concluso degli accordi con l'Organizzazione ed Organizzazioni Non Governative dotate dello statuto *consultivo* e comunica loro il testo.

3) Il Comitato decide se il sistema anti-sporcizia in questione richiede uno studio più ampio basandosi sulla proposta iniziale. Se il Comitato decide che uno studio più ampio è giustificato, domanda alla Parte che ha formulato la proposta di sottoporgli una proposta dettagliata contenente le informazioni di cui all'art. 3, salvo se queste ultime già figurino nella proposta iniziale. Se il Comitato ritiene che esista un rischio di danno grave o irreversibile, l'assenza di certezza scientifica assoluta non deve essere invocata per impedirgli di decidere di procedere e alla valutazione della proposta. Il Comitato costituisce un gruppo tecnico conformemente all'articolo 7.

4) Il Gruppo tecnico studia la proposta dettagliata nonché i dati supplementari che avrebbero potuto essere sottoposti da ogni entità interessata e dopo aver proceduto ad una valutazione, indica al Comitato se la proposta ha dimostrato che poteva esistere un rischio eccessivo di effetti sfavorevoli su organismi non mirati o sulla salute dell'uomo tale da giustificare un emendamento all'allegato 1. A tale riguardo:

a) lo studio del gruppo tecnico consiste nel:

- i) valutare il vincolo fra il sistema di pulizie in questione e gli effetti sfavorevoli connessi che sono stati osservati, sia nell'ambiente o sulla salute dell'uomo, ivi compreso, ma senza limitarsi, mediante il consumo di alimenti di origine marina contagiati, sia per mezzo di studi controllati, basandosi sui dati descritti all'allegato 3 e su tutti gli altri dati pertinenti messi in evidenza;
- ii) valutare la riduzione del rischio potenziale dovuta alle misure di controllo proposte e da qualunque altra misura di controllo che il gruppo tecnico possa programmare;
- iii) esaminare le informazioni disponibili sulla fattibilità tecnica delle misure di controllo ed il rapporto costo-efficacia della proposta;
- iv) esaminare le informazioni disponibili sugli altri effetti che avrebbe l'introduzione di tali misure di controllo per quanto riguarda:
  - l'ambiente (ivi compreso, senza tuttavia limitarsi, il costo dell'inerzia e l'incidenza sulla qualità dell'aria);
  - i problemi di salute e di sicurezza per i cantieri navali (vale a dire gli effetti sugli operai di questi cantieri);
  - il costo per i trasporti marittimi internazionali ed altri settori interessati; e
- v) esaminare le soluzioni di ricambio appropriate che potrebbero essere disponibili, ivi compresi i rischi potenziali connessi a queste soluzioni;

b) il rapporto del Gruppo tecnico è sottoposto per iscritto e tiene conto di ciascuna delle valutazioni e di ciascuno degli esami di cui a capoverso a); il





Gruppo tecnico può, tuttavia, decidere di non procedere alle valutazioni ed agli esami descritti ai capoversi da ii) a a) v, se ritiene, al termine della valutazione descritta al capoverso a) i), che la 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 internazionale previste in applicazione della presente Convenzione sono giustificate per il sistema anti-sporcizia in questione, se le misure specifiche di controllo suggerite nella proposta dettagliata sono appropriate o se altre misure di controllo sono ritenute dal Gruppo più adatte.

5) Il rapporto del Gruppo tecnico è divulgato alle Parti, ai membri dell'Organizzazione, all'ONU ed alle sue Istituzioni Specializzate, alle Organizzazioni Governative aventi concluso accordi con l'Organizzazione ed alle Organizzazioni Non Governative dotate dello statuto consultivo presso l'Organizzazione prima del suo esame da parte del Comitato. Il Comitato decide se sia il caso di approvare una proposta di emendamento dell'allegato 1 e, se del caso, modifiche di tale proposta, in considerazione del rapporto del Gruppo Tecnico. Se il rapporto indica un rischio di danno grave o irreversibile, la mancanza di una certezza scientifica assoluta non deve di per sé essere invocata per impedire al Comitato di decidere di iscrivere un sistema anti-sporcizia all'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 anti-sporcizia se emergono nuove informazioni.

6) Solo le Parti possono partecipare alle decisioni prese dal Comitato, come quelle descritte ai 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 sono 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'organizzazione ed il funzionamento dei gruppi tecnici. Questo mandato garantisce il rispetto del carattere confidenziale delle informazioni che potrebbero essere comunicate. I Gruppi tecnici possono tenere le riunioni che giudicano necessarie, ma debbono sforzarsi di portare avanti i loro lavori anche per corrispondenza o per via elettronica o con altro mezzo appropriato.

4) Solo i Rappresentanti delle Parti possono partecipare alla formulazione delle raccomandazioni da sottoporre al Comitato in applicazione dell'articolo 6. Un 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 sorveglianza

1) Le Parti prendono misure appropriate per incoraggiare e facilitare i lavori di ricerca scientifica e tecnici sugli effetti dei sistemi anti-sporcizia, nonché sulla sorveglianza di tali effetti. Tali lavori di ricerca dovrebbero includere in particolare l'osservazione, la misura, la campionatura, la valutazione e l'analisi degli effetti dei sistemi di pulizie.

2) Al fine di promuovere gli obiettivi della presente Convenzione, ogni Parte agevola l'accesso delle altre Parti che ne fanno domanda alle informazioni pertinenti su:

- a) le attività scientifiche e tecniche intraprese in conformità alla presente Convenzione ;
- b) i programmi scientifici e tecnologici concernenti l'ambiente marino ed i loro obiettivi; e
- c) gli effetti osservati durante i programmi di sorveglianza e di valutazione concernenti i sistemi anti-sporcizia.

### 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 ai fini della gestione degli affari concernenti il controllo dei sistemi anti-sporcizia, 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 responsabilità specifiche affidate agli ispettori designati o agli organismi riconosciuti nonché le condizioni dell'autorità che è stata loro delegata; e

b) su una base annuale, informazioni riguardo ad ogni sistema di pulizie 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) se dei sistemi anti-sporcizia sono approvati, registrati o accettati da una Parte, detta Parte sia fornisce, sia chiede ai fabbricanti di questi sistemi anti-sporcizia di fornire alle Parti che ne fanno domanda le informazioni pertinenti sulla base delle quali essa ha preso la sua decisione, ivi comprese le informazioni indicate all'Allegato 3 , o altre informazioni che permettano di procedere ad una valutazione appropriata dei sistemi anti-sporcizia. Non viene fornita alcuna informazione tutelata dalla legge.

#### Articolo 10

##### Visita e rilascio dei certificati

Una Parte si accerta che le navi autorizzate ad inalberare la sua bandiera o gestite sotto la sua autorità siano oggetto di visite 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 al largo di una Parte, da funzionari autorizzati da questa Parte al fine di determinare se la nave soddisfa alla presente Convenzione. Salvo se esistono buone ragioni di pensare che una nave ha violato la presente Convenzione, ogni ispezione di questo tipo si limita a:

a) verificare che la nave abbia a bordo un certificato internazionale del sistema anti-sporcizia o una dichiarazione relativa al sistema anti-sporcizia in corso di validità se sono richiesti,

b) una breve campionatura del sistema di pulizia della nave che non nuocia ne' 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 pensare che la nave viola la presente Convenzione , una 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, rinviarla dai suoi porti o non ammettervela. Una Parte che prende tali misure nei confronti di una nave per via del fatto che essa non soddisfa alla presente Convenzione, informa immediatamente l'Amministrazione della 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, un cantiere navale o un terminale al largo dipendente dalla sua giurisdizione quando un' altra Parte gli chiede di procedere ad un' indagine e gli fornisce 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 che l'ha richiesta, nonché all'autorità competente dell'amministrazione da cui la nave in causa dipende, affinché misure appropriate possano essere prese ai sensi della presente Convenzione.

## Articolo 12 Violazioni

1) Ogni violazione della 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 fornirgli prove supplementari della violazione allegata. Se l'amministrazione ritiene che vi sono prove sufficienti per intraprendere azioni giudiziarie a motivo della violazione *in questione* essa fa in modo che tali azioni siano intraprese al piu' presto in conformità alla sua legislazione. L'Amministrazione informa la Parte che ha segnalato l'infrazione, nonché l'Organizzazione sulle misure prese. Se essa non ha





preso alcuna misura nel termine di un anno a decorrere dalla ricezione delle informazioni, deve darne notizia alla Parte che ha segnalato la violazione.

2) Ogni violazione della presente Convenzione nella giurisdizione di una Parte è vietata e sanzionata dalla legislazione di questa Parte. Ogni qualvolta avviene una tale violazione, la Parte deve:

a) sia fare in modo che azioni giudiziali siano intraprese in conformità alla sua legislazione.;

b) sia fornire all'Amministrazione da cui dipende la nave in oggetto le informazioni e le prove che potrebbe detenere attestando 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 violazioni della presente Convenzione, ovunque esse avvengano.

### Articolo 13

#### Ritardo o trattenuta indebita delle navi

- 1) Conviene evitare per quanto possibile che una nave sia indebitamente trattenuta o ritardata ai sensi degli articoli 11 o 12.
- 2) Una nave che è stata indebitamente trattenuta o ritardata ai sensi degli articoli 11 o 12 ha diritto ad una riparazione per ogni pregiudizio o danno subito.

### Articolo 14

#### Regolamento delle controversie

Le Parti regolano qualsiasi controversia fra 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 di loro scelta.

### Articolo 15

#### Rapporto con il diritto internazionale del mare

Nessuna norma della presente Convenzione interferisce nei diritti ed 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 in seno all'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 esimesi almeno prima del suo esame. Trattandosi 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 peresame. 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 accettazione.

e) Si reputa che un emendamento è stato accettato nei seguenti casi:

i) un emendamento a un articolo della presente Convenzione è reputato essere stato accettato alla data in cui due terzi delle Parti hanno notificato la loro accettazione al Segretario Generale;

ii) un emendamento ad un Annesso è reputato essere stato accettato allo spirare di un periodo di dodici mesi dopo la data della sua adozione o ogni altra data stabilita dal Comitato. Tuttavia, se a questa data oltre un terzo delle Parti hanno notificato al Segretario generale che formula un'obiezione contro questo emendamento, si ritiene che quest'ultimo non è stato accettato.

f) Un emendamento entra in vigore alle seguenti condizioni:

i) un emendamento ad un articolo della presente Convenzione entra in vigore per le Parti che hanno dichiarato di averlo accettato, sei mesi dopo la data in cui si reputa sia stato accettato in conformità al capoverso e) i).



ii) un emendamento all'Annesso 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) e ii) e non hanno ritirato tale obiezione,
- 2) hanno notificato al Segretario Generale, prima dell'entrata in vigore di questo emendamento, che esso entrerà in vigore nei confronti solo dopo una ulteriore notifica della sua accettazione; oppure

iii) e non abbia ritirato tale obiezione.

- 3) fanno una dichiarazione al momento del deposito del loro strumento di ratifica, di accettazione, o di approvazione o di adesione alla presente Convenzione o di adesione alla stessa, indicando che gli emendamenti all'Allegato 1 entreranno in vigore nei loro confronti solo dopo la notifica al Segretario Generale della sua accettazione riguardo a tali emendamenti.

iii) Un emendamento a un Annesso diverso dall'Annesso 1 entra in vigore nei confronti di tutte le Parti sei mesi dopo la data in cui è reputato essere stato accettato ad eccezione delle Parti che hanno notificato la loro obiezione all'emendamento conformemente al capoverso e) ii) e non hanno ritirato questa obiezione.

g) i) Una Parte che ha notificato un'obiezione sulla base del capoverso f) ii) 1) o ii) può successivamente notificare al segretario generale che non accetta l'emendamento.

Questo 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 per 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 essere stato accettato ed entra in vigore in conformità alle procedure definite rispettivamente ai capoversi 2 e f) del presente articolo.





- 4) Ogni Parte che non ha accettato un emendamento ad un Annesso è considerata come non Parte ai soli fini dell'applicazione di questo emendamento.
- 5) 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
- 6) Ogni notifica o dichiarazione in virtù del presente articolo è indirizzata per iscritto al Segretario Generale.
- 7) 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 ed adesione

- 1) La presente Convenzione è aperta alla firma di qualsiasi Stato, alla 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 senza riserva per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o approvazione; o
  - b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione; oppure
  - 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 è ripartito in due o più unità territoriali, in cui regimi giuridici diversi sono applicabili per le questioni trattate nella presente Convenzione, uno Stato può, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione, dichiarare che la presente Convenzione si applica all'insieme delle sue unità territoriali o solo ad una o a varie fra di esse e può modificare questa dichiarazione presentando un'altra dichiarazione 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 delle navi mercantili, 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 o di approvazione della presente Convenzione o di adesione alla stessa 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 se quest'ultima data è posteriore.
- 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 essere stato accettato in virtù dell'articolo 16 si applica alla Convenzione come modificata.

## Articolo 19 Denuncia

- 1) La presente Convenzione può essere denunciata da uno 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 dello Statuto delle Nazioni Unite.

## Articolo 21

La presente Convenzione è redatta in un solo esemplare originale in lingua araba, cinese, francese, inglese, russa, ciascun testo facente ugualmente fede. In fede di che, i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a LONDRA IL 5 OTTOBRE duemilauno



## Allegato 1

Misure di controllo del sistema anti-sporcizia

Sistema antisporcizia	Misure di controllo	Applicazione	Data alla quale le misure acquistano efficacia
Composti organostannici che agiscono quali biocidi nel sistema antisporcizia	Le navi non debbono applicare ne riapplicare questi composti	Tutte le navi	1° gennaio 2003
Composti organostannici che agiscono quali biocidi nei sistemi antisporcizia	Le navi: 1) non devono avere tali composti sul loro scafo o sulle parti e superfici esterne; 2) debbono avere un rivestimento che formi una protezione che impedisca la lisciviazione dei composti provenienti dai sistemi anti-sporcizia soggiacenti non conformi	Tutte le navi (ad eccezione delle piattaforme fisse e galleggianti, dei FSU e dei FPSO che sono state costruite prima del 1° gennaio 2003 e che non sono passate in bacino di carenaggio il 1° gennaio 2003 o dopo tale data).	1° gennaio 2008



**Allegato 2**  
**Elementi da includere in una proposta iniziale**

- 1) Una proposta iniziale deve includere una documentazione adeguata che contenga almeno quanto segue.
    - a) l'individuazione del sistema anti-sporcizia di cui nella proposta: designazione del sistema ; nome degli ingredienti attivi e, se del caso, numero di registro dei Chemical Abstract Services (numero CAS)) oppure componenti del sistema che causino effetti sfavorevoli preoccupanti;
    - b) la caratterizzazione delle informazioni che fanno pensare che il sistema anti-sporcizia o i suoi prodotti di trasformazione possono presentare un rischio per la salute dell'uomo o causare effetti sfavorevoli negli organismi non iblis alle concentrazioni suscettibili di essere constatate nell'ambiente (ad esempio risultati degli studi di tossicità su specie rappresentative o dati relativi alla bio accumulazione);
    - c) prove del rischio di apparizione di componenti tossici del sistema anti-sporcizia o dei suoi prodotti di trasformazione nell'ambiente in concentrazioni tali da comportare effetti sfavorevoli in organismi non mirati sulla salute dell'uomo o sulla qualità dell'acqua (ad esempio dati sulla persistenza della colonna d'acqua, i sedimenti ed il biota; tasso di liberazione da componenti tossici delle superfici trattate, misurato nell'ambito di studi o in condizioni effettive di utilizzazione, oppure dati assemblati nell'ambito di un programma di sorveglianza (se del caso);
    - d) un'analisi del legame fra il sistema anti-sporcizia, gli effetti sfavorevoli prodotti, e le concentrazioni osservate o attese nell'ambiente;
    - e) una raccomandazione preliminare sul tipo di restrizioni che potrebbero essere efficaci per ridurre i rischi connessi al sistema anti-sporcizia.
  
  - 2) Una proposta iniziale deve essere presentata in conformità alle regole ed alle procedure stabilite dall'Organizzazione.
- 

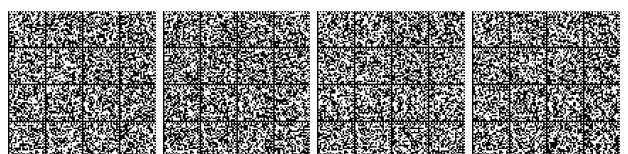
**Allegato 3**  
**Elementi da includere in una proposta dettagliata**

- 1) una proposta dettagliata deve includere una documentazione adeguata



contenente quanto segue:

- a) gli elementi nuovi rispetto ai dati citati nella proposta iniziale;
- b) le conclusioni estratte dalle categorie di dati enumerati ai capoversi 3 a), b) e c), a seconda dei casi, in funzione del soggetto della proposta e l'individuazione o la descrizione dei metodi che sono serviti alla definizione dei dati;
- c) un riassunto dei risultati degli studi effettuati sugli effetti sfavorevoli del sistema anti-sporcizia;
- d) un riassunto dei risultati degli studi effettuati di ogni programma di sorveglianza che avrebbe potuto essere eseguito, ivi comprese le informazioni sul traffico marittimo nella zona sorvegliata e una descrizione generale di tale zona;
- e) un riassunto dei dati disponibili sull'esposizione ambientale o ecologica e le valutazioni delle concentrazioni nell'ambiente che si sarebbe potuto ottenere applicando modelli matematici, utilizzando tutti i parametri disponibili del divenire nell'ambiente, e di preferenza quelli che sono stati determinati in modo sperimentale, nonché una individuazione o descrizione del metodo di creazione del modello;
- f) una valutazione del legame fra il sistema anti-sporcizia in questione, gli effetti sfavorevoli prodotti e le concentrazioni osservate o previste nell'ambiente;
- g) un'indicazione qualitativa del grado di incertezza della valutazione di cui al capoverso f);
- h) le misure di controllo specifiche raccomandate in vista di ridurre i rischi vincolati al sistema anti-sporcizia e:
- i) un riassunto dei risultati degli studi disponibili sui potenziali effetti delle misure di controllo raccomandate, riguardo alla qualità dell'aria, alle





condizioni nei cantieri navali, ai trasporti marittimi internazionali ed in altri settori interessati, come pure sulle soluzioni di ricambio appropriate che vi potrebbero essere.

2) Una proposta déttagliata deve altresì comportare informazioni su ciascuna delle proprietà fisiche e chimiche di o dei componenti o dei seguenti componenti atti a poter essere preoccupanti. ( se del caso)

- punto di fusione

- punto di ebollizione
- densità (densità relativa);
- pressione di vapore
- idro solubilità/ph (costante di dissociazione pka);
- potenziale di ossidazione / di riduzione;
- massa molecolare;
- struttura molecolare; e altre proprietà fisiche e chimiche individuate nella proposta iniziale.

3) Ai fini del capoverso 1) b) di cui sopra le categorie di dati sono le seguenti :

- a) i dati sul divenire nell'ambiente e gli effetti sull'ambiente;
- modalità di degrado / dissipazione (ad esempio idrolisi / fotodegradazione / bio degradazione) – persistenza negli ambienti pertinenti (ad esempio colonna di acqua / sedimenti/biota; - ripartizione sedimenti / acqua);
- tasso di lisciviazione dei biocidi o degli ingredienti attivi;
- bilancio di massa;
- bio accumulazione, coefficiente di spartizione, coefficiente ottanolo, acqua e tutte le nuove reazioni provocate dalla liberazione o tutti gli effetti interattivi noti;
- b) i dati concernenti gli effetti involontari sulle piante acquatiche, gli invertebrati, i pesci, gli uccelli di mare, i mammiferi marini, le specie minacciate di estinzione, altre biote, la qualità dell'acqua, i fondi marini o l'habitat di organismi non mirati, ivi compresi organismi vulnerabili e rappresentativi:
  - - tossicità acuta
  - - tossicità cronica
  - - tossicità a livello dello sviluppo e della riproduzione
  - - disturbi endocrini
  - - tossicità dei sedimenti
  - - bio-disponibilità/bio amplificazione/ bio-concentrazione
  - - rete alimentare / effetti sulle popolazioni
  - - osservazioni degli effetti sfavorevoli sul terreno
  - - pesci morti / analisi dei tessuti; e residui negli alimenti di origine marina.





Tali dati devono concernere uno o piu' tipi di organismi non mirati, come le piante acquatiche, gli invertebrati, i pesci, gli uccelli, i mammiferi e le specie minacciate di estinzione.

- c) i dati concernenti la maggiore ampiezza possibile degli effetti sulla salute dell'uomo (ivi compreso, ma senza tuttavia che ciò sia limitativo, in caso di consumo di alimenti di origine marina colpiti).
- 4) Una proposta dettagliata deve includere una descrizione delle metodologie utilizzate nonché di tutte le misure pertinenti adottate ai fini dell'assicurazione della qualità e di qualsiasi esame degli studi fatti da specialisti.

#### Allegato 4

Prescrizioni in materia di visite e di rilasci dei certificati applicabili ai sistemi anti-sporcizia

#### Regola 1 Visite

- 1) Le navi aventi una stazza lorda o pari a 400 di cui all'articolo 3 1 a) che effettuano viaggi internazionali, ad esclusione delle piattaforme fisse o galleggianti dei FSU e delle FPSO devono essere sottoposte alle visite specificate come segue:
  - a) una visita iniziale fatta prima della messa in opera della nave o prima che il certificato internazionale del sistema anti-sporcizia (il certificato) prescritto ai sensi delle regole 2 o 3 non sia rilasciato per la prima volta;
  - b) una visita effettuata al momento del cambiamento o della sostituzione dei sistemi anti-sporcizia. Tali visite devono essere riportate sul certificato rilasciato ai sensi delle regole 2 o 3.
- 2) La visita deve consentire di garantire che il sistema anti-sporcizia della nave soddisfi pienamente la presente Convenzione.
- 3) L'Amministrazione deve stabilire le misure appropriate da applicare alle navi che non si sono sottoposte alle disposizioni del paragrafo 1) della presente regola, per garantire il rispetto della presente Convenzione.
- 4)
  - a) Per quanto concerne l'applicazione della presente Convenzione, le visite delle navi devono essere effettuate da funzionari debitamente autorizzati dall'Amministrazione o nel modo previsto alla regola 3 1), in considerazione delle direttive sulle visite elaborate dall'Organizzazione. L'Amministrazione può altresì affidare le visite stabilite dalla presente Convenzione sia ad ispettori designati a tal fine, sia ad organismi da essa riconosciuti.
  - b) Un'Amministrazione che designa ispettori o organismi riconosciuti per effettuare visite deve almeno abilitare ogni ispettore designato o ogni organismo riconosciuto a:

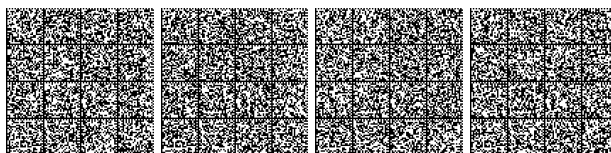


- i) esigere che una nave sottoposta ad una visita soddisfi alle norme dell'Allegato 1;
- ii) effettuare visite se le autorità competenti di uno Stato del porto che è Parte della presente Convenzione glielo richiedono.
- c) Quando l'Amministrazione, un ispettore designato o un organismo riconosciuto determina che il sistema anti-sporcizia della nave non corrisponde alle indicazioni del certificato stabilito ai sensi delle regole 2 o 3 o alle prescrizioni della presente Convenzione, l'Amministrazione, l'ispettore o l'organismo deve vigilare immediatamente affinché misure correttive siano adottate per rendere la nave conforme. L'ispettore o l'organismo deve altresì informare l'Amministrazione in tempo utile. Se le misure correttive richieste non sono prese immediatamente, l'Amministrazione deve esserne informata immediatamente e fare in modo che il certificato non sia rilasciato, o ritirato, a seconda dei casi.
- d) Nella situazione descritta al capoverso c) se la nave si trova nel porto di un'altra Parte, le autorità competenti dello Stato del 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 prestare all'Amministrazione, all'Ispettore o all'organismo 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 anti-sporcizia oppure apposizione di un visto da un'altra Parte

- 1) L'Amministrazione deve esigere che un certificato sia rilasciato a qualsiasi nave cui si applica la regola 1 e che ha subito con successo una visita 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.
- 2) I certificati devono essere rilasciati o vistati sia dall'Amministrazione, sia da ogni agente o organismo debitamente autorizzato dalla stessa. In tutti i casi, l'Amministrazione si assume l'intera responsabilità del certificato.
- 3) Trattandosi di navi aventi un sistema anti-sporcizia sottoposto ad una misura di controllo ai sensi dell'Allegato 1, che è stato applicato



prima della data di entrata in vigore di questa 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 l'obbligo di una nave, di soddisfare l'Allegato 1.

- 4) 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 una lingua ufficiale dello Stato che lo rilascia è altresì utilizzata, quest'ultima prevale in caso di controversia o di disaccordo.

### Regola 3

Rilascio di un certificato internazionale del sistema anti-sporcizia 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 visita e, qualora ritenga che soddisfa alla 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 visita devono essere indirizzate al più presto all'Amministrazione che ne ha fatto domanda.
- 3) Un certificato in tal modo rilasciato deve comportare una dichiarazione indicante che è stato rilasciato su richiesta dell'Amministrazione di cui al paragrafo 1), esso ha lo stesso valore di un certificato rilasciato dall'Amministrazione e deve essere riconosciuto in quanto tale.
- 4) Nessun certificato deve essere rilasciato ad una nave che è autorizzata a battere la bandiera di uno Stato non Parte.

### Regola 4

Validità di un certificato internazionale del sistema anti-sporcizia.

- 1) Un certificato rilasciato ai sensi delle regole 2 o 3 cessa di essere valido nell'uno o nell'altro dei casi seguenti:
  - a) se il sistema anti-sporcizia è modificato o sostituito ed il certificato non è vistato in conformità alla presente Convenzione: oppure
  - b) se una nave passa sotto la bandiera di un altro Stato, un nuovo certificato può essere rilasciato solo se la Parte che lo rilascia ha la certezza che la nave soddisfa alla presente Convenzione. Trattandosi di un trasferimento di bandiere tra le Parti, se la domanda le viene fatta entro un termine di tre





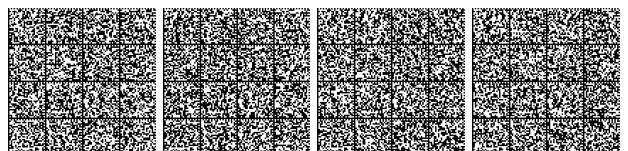
mesi a decorrere dal trasferimento, la Parte di cui la nave era autorizzata precedentemente ad inalberare la bandiera, indirizza, appena possibile, all'Amministrazione una copia dei certificati di cui la nave era munita prima del trasferimento, nonché una copia dei rapporti di visita pertinenti, se del caso.

- 2) Il rilascio da una Parte di un nuovo certificato ad una nave trasferita di un'altra Parte può essere effettuato sulla base di una nuova visita o di un certificato in corso di validità rilasciato dalla Parte di cui la nave era in precedenza autorizzata a battere la bandiera.

### Regola 5

#### Dichiarazione relativa al sistema anti-sporcizia

- 1) L'Amministrazione deve esigere che una nave di una lunghezza uguale o superiore a 24 metri ma di una stazza lorda inferiore a 400 che effettua viaggi internazionali e a cui si applica l'articolo 3.1 a) (ad esclusione delle piattaforme fisse o galleggianti, delle FSU e delle FPSO) sia munito di una dichiarazione, firmata dal proprietario o dal suo agente autorizzato. Questa dichiarazione deve essere accompagnata dalla documentazione appropriata (ad esempio una ricevuta per la pittura o una 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. Se una lingua ufficiale dello Stato di cui una nave è autorizzata ad inalberare la bandiera ugualmente utilizzata, quest'ultima prevale in caso di controversia o di disaccordo.





**Appendice 1 dell'Allegato 4**  
**Modello del Certificato Internazionale del Sistema Antisporcizia**  
**Certificato Internazionale del Sistema Antisporcizia**  
 (Il presente Certificato deve essere completato da una scheda di sistemi antisporcizia)

(Timbro ufficiale)

Rilasciato in forza della  
 Convenzione Internazionale sul controllo dei sistemi antisporcizia nocivi sulle navi  
 Sotto l'autorità del Governo

.....

(Nome dello Stato)

da

.....

(persona o organismo autorizzato)

Quando un certificato è stato rilasciato precedentemente, il presente certificato sostituisce il certificato rilasciato il.....

Caratteristiche della nave:

Nome della nave.....

Numero o lettere distintive.....

Porto d'immatricolazione.....

Stazza lorda.....

Numero OMI<sup>2</sup> .....

Un sistema antisporcizia sottoposto a una misura di controllo in virtù dell'Annesso 1 non è stato applicato durante o dopo la costruzione della nave.....

Un sistema antisporcizia sottoposto a una misura di controllo in virtù dell'Annesso 1 è stato applicato precedentemente sulla nave, ma è stato rimosso da.....(nome dell'installazione)

il .....(data).....

Un sistema antisporcizia sottoposto a una misura di controllo in virtù dell'Annesso 1 è stato applicato precedentemente sulla nave, ma è stato ricoperto da un rivestimento isolante applicato da.....(nome dell'installazione) il.....(data).....

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

<sup>2</sup> Conformemente al Sistema di numerazione OMI d'identificazione delle navi che l'Organismo ha adottato con la risoluzione A.600(15) dell'Assemblea.



Un sistema antisporcizia sottoposto a una misura di controllo in virtù dell'Annesso 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> .....

VIENE CERTEFICATO:

- 1 che la nave è stata sottoposta a ispezione conformemente alla regola 1 dell'Annesso 4 della Convenzione; e
- 2 che a seguito di detta ispezione, è stato constatato che il sistema antisporcizia utilizzato sulla nave soddisfaceva alle prescrizioni applicabili dell'Annesso 1 della Convenzione.

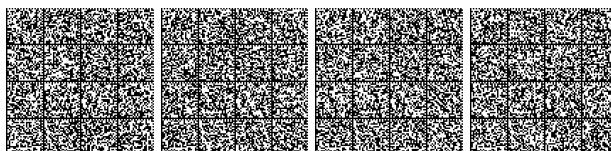
Rilasciato a.....  
(luogo di rilascio del certificato)

Il.....  
(data di rilascio) (firma dell'agente autorizzato al rilascio del certificato)

Data in cui è stata effettuata l'ispezione al seguito della quale è stato emesso il presente certificato: .....

---

3. Data dell'entrata in vigore della misura di controllo.  
4. Data di scadenza di ogni periodo specificato all'articolo 4, 2) o all'Annesso 1.



MODELLO DELLA SCHEDA DI SISTEMI ANTISPORCIZIA

SCHEDA DI SISTEMI ANTISPORCIZIA

(La presente scheda deve essere permanentemente allegata al certificato internazionale del sistema antisporcizia)

Caratteristiche della nave

Nome della nave: .....

Numero o lettere distintive: .....

Numero OMI: .....

Dettagli del o dei sistemi antisporcizia applicati:

Tipo(i) di sistema(i) antisporcizia utilizzato(i): .....

Data(e) d'applicazione del o dei sistemi antisporcizia: .....

Nome(i) della o delle compagnie e installazioni/luogo(hi) dove è stata effettuata l'applicazione: .....

Nome(i) del o dei fabbricanti del o dei sistemi antisporcizia.....

Nome(i) e colore(i) del o dei sistemi antisporcizia.....

Ingrediente(i) attivo(i) e suo(loro) numero(i) di registro dei "Chemical Abstract Services" (numero(i) CAS).....

Tipo(i) di rivestimento isolante, all'occorrenza.....

Nome(i) e colore(i) del rivestimento isolante applicato, all'occorrenza.....

Data d'applicazione del rivestimento isolante.....

E' CERTIFICATO che la presente scheda è corretta sotto ogni aspetto.

Rilasciata a .....

(Luogo di rilascio della scheda)

Il .....

(Data di rilascio)

.....

(Firma dell'agente autorizzato al rilascio della scheda)



## Visto della schedas

E' CERTIFICATO che, al momento d'una ispezione prescritta conformemente alla regola 1 1b) dell'Annesso 4 della Convenzione, è stato constatato che la nave soddisfaceva alla Convenzione.

*Dettagli del o dei sistemi antisporcizia applicati*

Tipo(i) di sistema(i) antisporcizia utilizzato(i): .....

Data(e) d'applicazione del o dei sistemi antisporcizia: .....

Nome(i) della o delle compagnie e installazioni/luogo(hi) dove è stata effettuata l'applicazione: .....

Nome(i) del o dei fabbricanti del o dei sistemi antisporcizia.....

Nome(i) e colore(i) del o dei sistemi antisporcizia.....

Ingrediente(i) attivo(i) e suo(loro) numero(i) di registro dei "Chemical Abstract Services"

(numero(i) CAS).....

Tipo(i) di rivestimento isolante, all'occorrenza.....

Nome(i) e colore(i) del rivestimento isolante applicato, all'occorrenza.....

Data d'applicazione del rivestimento isolante.....

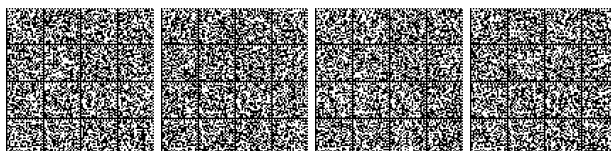
Firmato: .....  
(Firma dell'agente autorizzato al rilascio della scheda)

Luogo: .....

Data: .....  
(Sigillo o timbro dell'autorità)

5 La presente pagina della scheda deve essere riprodotta e aggiunta alla scheda, se l'Amministrazione lo ritiene necessario

6 Data in cui è stata effettuata l'ispezione a seguito della quale è stato emesso il presente visto.





APPENDICE 2 DELL'ANNESSO 4

MODELLO DI DICHIARAZIONE RELATIVA AL SISTEMA ANTISPORCIZIA

DICHIARAZIONE RELATIVA AL SISTEMA ANTISPORCIZIA

Stabilita in virtù della
Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi
Antisporcizia nocivi sulle navi

Nome della nave.....
Numero o lettere distintive.....
Porto d'immatricolazione.....
Lunghezza.....
Stazza lorda.....
Numero OMI (all'occorrenza).....
Dichiaro che il sistema antisporcizia utilizzato sulla nave soddisfa l'Annesso 1 della
Convenzione.

(Data) (Firma del proprietario o del suo agente autorizzato)

Attestazione del/dei sistema(i) antisporcizia applicato(i)

Tipo(i) del sistema(i) antisporcizia utilizzato(i) e data(e) d'applicazione.....

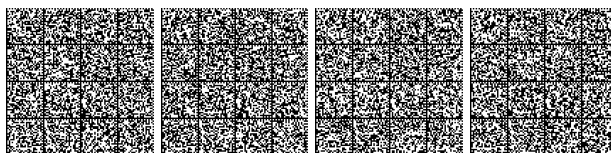
(Data) (Firma del proprietario o del suo agente autorizzato)

Tipo(i) del sistema(i) antisporcizia utilizzato(i) e data(e) d'applicazione.....

(Data) (Firma del proprietario o del suo agente autorizzato)

Tipo(i) del sistema(i) antisporcizia utilizzato(i) e data(e) d'applicazione.....

(Data) (Firma del proprietario o del suo agente autorizzato)



## LAVORI PREPARATORI

*Camera dei deputati:* (atto n. 4945)

Presentato dal Ministro degli affari esteri Giuliomaria Terzi di Sant'Agata, dal Ministro dell'ambiente e tutela del territorio e del mare Corrado Clini e dal Ministro della salute Renato Balduzzi il 9 febbraio 2012.

Assegnato alla III Commissione permanente (affari esteri e comunitari), in sede referente, 20 febbraio 2012 con pareri delle commissioni I (Aff. costit.), II (Giustizia) (ai sensi dell'art. 73 reg. Camera), IV (Difesa), V (Bilancio), VIII (Ambiente), IX (Trasporti) (ai sensi dell'art. 73 reg. Camera), X (Att. produtt.), XII (Aff. sociali), XIV (Pol. comun.).

Esaminato dalla III Commissione permanente (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 21 e 29 febbraio 2012.

Esaminato in Aula il 5 marzo 2012 ed approvato il 6 marzo 2012.

*Senato della Repubblica:* (atto n. 3191)

Assegnato alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) in sede referente, il 15 marzo 2012 con pareri delle commissioni (Aff. cost.), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 8ª (Lavori pubbl.), 13ª (Ambiente), 14ª (Unione europea).

Esaminato dalla 3ª Commissione permanente (affari esteri, migrazione), in sede referente, il 21 marzo 2012 e 1º agosto 2012.

Esaminato in Aula ed approvato il 7 agosto 2012.

**12G0186**

LEGGE 31 agosto 2012, n. 164.

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Croazia in materia di cooperazione culturale e d'istruzione, fatto a Zagabria il 16 ottobre 2008.**

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

## PROMULGA

la seguente legge:

## Art. 1.

*Autorizzazione alla ratifica*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Croazia in materia di cooperazione culturale e d'istruzione, fatto a Zagabria il 16 ottobre 2008.

## Art. 2.

*Ordine di esecuzione*

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 13 dell'Accordo stesso.

## Art. 3.

*Copertura finanziaria*

1. Agli oneri derivanti dalle spese di missione sostenute per l'attuazione degli articoli 4, 6 e 12 dell'Accordo di cui all'articolo 1 della presente legge, valutati in euro 11.600 per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e in euro 15.920 a decorrere dall'anno 2014, e agli ulteriori oneri

derivanti dall'attuazione degli articoli 3 e 4 del medesimo Accordo, pari a euro 333.400 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, per le spese di missione di cui agli articoli 4, 6 e 12 dell'Accordo di cui all'articolo 1, il Ministro degli affari esteri, il Ministro per i beni e le attività culturali e il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca provvedono al monitoraggio dei relativi oneri e riferiscono 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 competente, provvede, con proprio decreto, alla riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio, delle dotazioni finanziarie di parte corrente aventi la natura di spese rimodulabili, ai sensi dell'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, destinate alle spese di missione nell'ambito del pertinente programma di spesa e, comunque, della relativa missione del Ministero interessato. 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. 4.

*Entrata in vigore*

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

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 31 agosto 2012

NAPOLITANO

MONTI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

TERZI DI SANT'AGATA, *Ministro degli affari esteri*

Visto, il Guardasigilli: SEVERINO

