

**L. 4 giugno 1982, n. 438 (1).**

**Adesione ai protocolli relativi alle convenzioni internazionali  
rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi  
e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a  
Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione (1/a).**

(giurisprudenza)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire ai seguenti atti,  
adottati a Londra il 17  
febbraio 1978:

- a) protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per  
la prevenzione  
dell'inquinamento causato da navi, con allegato;
- b) protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 1° novembre 1974  
per la salvaguardia della  
vita umana in mare, con allegato.

2. Piena ed intera esecuzione è data ai protocolli di cui all'articolo precedente a  
decorrere dalla loro  
entrata in vigore in conformità all'articolo V dei protocolli stessi (2).

TRADUZIONE NON UFFICIALE

N.B. - I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nel protocollo.

Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la  
prevenzione  
dell'inquinamento da parte delle navi

Le Parti contraenti del presente Protocollo,  
riconoscendo il significativo contributo che può essere dato, dalla Convenzione  
internazionale del 1973  
per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, alla protezione  
dell'ambiente marino contro  
l'inquinamento da parte delle navi,  
riconoscendo altresì la necessità di migliorare ulteriormente la prevenzione ed  
il controllo  
dell'inquinamento marino da parte delle navi e in particolare delle navi  
petroliere,  
riconoscendo inoltre la necessità di integrare le Regole per la prevenzione  
dell'inquinamento da petrolio  
contenute nell'Annesso I della suddetta Convenzione il più presto e il più  
ampiamente possibile,  
essendo conscie però della necessità di rimandare l'applicazione dell'Annesso II  
della suddetta  
Convenzione fino a quando siano stati soddisfacentemente risolti certi problemi  
tecnici,

considerando che questi obbiettivi possono ottimamente essere raggiunti con la stipula di un Protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi,  
hanno convenuto quanto segue:

## Articolo I Obblighi generali

1. - Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a dare effetto:  
(a) al presente Protocollo ed al suo Annesso allegato che ne costituisce parte integrante, e  
(b) alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi (da qui in avanti indicata come «la Convenzione») con le modifiche e le aggiunte stabilite nel presente Protocollo.
2. - Le disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo devono essere lette e interpretate come un unico strumento.
3. - Qualsiasi riferimento al presente Protocollo costituisce al tempo stesso riferimento anche al suo Annesso.

## Articolo II Applicazione dell'Annesso II della Convenzione

1. - Nonostante le disposizioni dell'articolo 14 (1) della Convenzione, le Parti contraenti del presente Protocollo convengono di non essere tenute ad applicare le disposizioni dell'Annesso II della Convenzione per un periodo di 3 anni dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo o per un periodo più lungo quale può essere deciso da una maggioranza dei 2/3 delle Parti contraenti del presente Protocollo nel Comitato per la protezione dell'ambiente marino (da qui in avanti indicato come «il Comitato») dell'I.M.C.O. (da qui in avanti indicata come «l'Organizzazione»).
2. - Durante il periodo specificato al punto 1 del presente articolo, le Parti contraenti del presente Protocollo non saranno soggette ad alcun obbligo né avranno diritto di pretendere alcun privilegio, secondo la Convenzione, relativo agli argomenti di cui all'Annesso II della Convenzione ed ogni

riferimento alle Parti che si trovi nella Convenzione non comprenderà le Parti contraenti del presente Protocollo per quanto riguarda gli argomenti relativi al suddetto Annesso.

### Articolo III

#### Comunicazione di informazioni

Il testo dell'articolo II (1) (b) della Convenzione viene sostituito dal seguente:  
«Un elenco degli ispettori nominati o delle organizzazioni riconosciute che sono autorizzati ad agire per loro conto nella trattazione delle questioni relative al progetto, alla costruzione, all'equipaggiamento ed alla conduzione delle navi che trasportano sostanze pericolose secondo le disposizioni delle Norme, da far circolare tra le Parti per informazione dei loro funzionari. L'Amministrazione dovrà perciò notificare all'Organizzazione la responsabilità e le condizioni specifiche delle autorizzazioni date agli ispettori nominati od alle organizzazioni riconosciute».

### Articolo IV

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

1. - Il presente Protocollo sarà aperto presso la sede dell'Organizzazione, per la firma, dal 1° giugno 1978 al 1° maggio 1979 e rimarrà indi aperto per l'adesione. Gli Stati possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo mediante:
  - (a) firma senza riserve per ratifica, accettazione o approvazione; oppure
  - (b) firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; oppure
  - (c) adesione.
2. - Ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno effettuate mediante deposito di uno strumento a tale effetto presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

### Articolo V

#### Entrata in vigore

1. - Il presente Protocollo entrerà in vigore 12 mesi dopo la data alla quale almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile complessiva costituisca almeno il 50% del tonnellaggio di stazza lorda della flotta mercantile mondiale, ne siano divenuti Parti secondo l'articolo IV di esso.

2. - Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo la data di entrata in vigore del presente Protocollo avrà effetto 3 mesi dopo la data del suo deposito.

3. - Dopo la data in cui una modifica al presente Protocollo sarà considerata accettata in base all'articolo 16 della Convenzione, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositati si riferirà al presente Protocollo quale modificato.

## Articolo VI Modifiche

Le procedure indicate nell'articolo 16 della Convenzione circa le modifiche agli articoli, ad un Annesso e ad una Appendice ad un Annesso della Convenzione si applicheranno rispettivamente alle modifiche agli articoli, all'Annesso e ad un'Appendice all'Annesso del presente Protocollo.

## Articolo VII Denuncia

1. - Il presente Protocollo può essere denunciato da qualsiasi Parte contraente del presente Protocollo in qualsiasi data dopo trascorsi 5 anni dalla data in cui il Protocollo è entrato in vigore per quella Parte.

2. - La denuncia deve avvenire mediante deposito di uno strumento di denuncia presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

3. - Una denuncia avrà effetto 12 mesi dopo il ricevimento della notifica da parte della Segreteria generale dell'Organizzazione o dopo il termine di qualsiasi altro periodo più lungo eventualmente indicato nella notifica.

## Articolo VIII Depositario

1. - Il presente Protocollo sarà depositato presso la Segreteria generale dell'Organizzazione (da qui in avanti indicata come «il Depositario»).

2. - Il Depositario deve:

(a) informare tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito su:

(i) ogni nuova firma o nuovo deposito di uno strumento di ratifica,

accettazione, approvazione o adesione, insieme con la relativa data;  
(ii) data di entrata in vigore del presente Protocollo;  
(iii) deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo insieme con la data in cui esso è stato ricevuto e la data alla quale la denuncia ha effetto;  
(iv) ogni decisione presa secondo l'articolo II (1) del presente Protocollo;  
(b) trasmettere copie autentiche legalizzate del presente Protocollo a tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o vi hanno aderito.

3. - Appena il presente Protocollo entrerà in vigore, una copia autentica legalizzata di esso sarà trasmessa dal Depositario al Segretariato delle Nazioni Unite per registrazione e pubblicazione secondo l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

## Articolo IX Lingue

Il presente Protocollo viene redatto in originale unico nelle lingue inglese, francese, russa e spagnola, ogni testo essendo ugualmente autentico. Saranno preparate, e depositate con l'originale firmato, traduzioni ufficiali nelle lingue araba, tedesca, italiana e giapponese. In fede di quanto sopra i sottoscritti, debitamente a ciò autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Protocollo.  
Fatto a Londra il 17 febbraio 1978.  
\_\_\_\_\_ (firme omesse) \_\_\_\_\_

Annesso, modifiche e aggiunte alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi

## Allegato I

Regole per la prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi

### Regola 1 Definizioni

Paragrafi da (1) a (7) - Nessun cambiamento.  
Il testo esistente del paragrafo (8) viene sostituito dal seguente:  
(8) (a) «Grande trasformazione» (Major conversion) significa una trasformazione di una nave esistente:

(i) che altera sostanzialmente le dimensioni o la capacità di trasporto della nave; o  
(ii) che cambia il tipo della nave; o  
(iii) lo scopo della quale è, a giudizio dell'amministrazione, quello di prolungare la vita della nave; o  
(iv) che altera altrimenti la nave in modo che, se essa fosse una nave nuova, diverrebbe soggetta alle relative disposizioni del presente Protocollo che non sono applicabili ad essa come nave esistente.

(b) Nonostante le disposizioni del comma (a) del presente paragrafo (8), la trasformazione di una nave petroliera esistente avente portata lorda di 20.000 t o più al fine di farla soddisfare alle disposizioni della Regola 13 del presente Allegato non sarà considerata costituire grande trasformazione ai fini del presente Allegato.

Paragrafi da (9) a (22) - Nessun cambiamento.

Il testo esistente del paragrafo (23) viene sostituito dal seguente:  
(23) «Dislocamento leggero» (Lightweight) significa il dislocamento di una nave (in t) senza carico, combustibile, olio lubrificante, acqua di zavorra, acqua dolce ed acqua di alimento in cisterne, provviste di consumo e passeggeri ed equipaggio coi loro effetti personali.

Paragrafi (24) e (25) - Nessun cambiamento.

Al testo esistente vengono aggiunti i seguenti paragrafi:  
(26) Nonostante le disposizioni del paragrafo (6) della presente Regola, ai fini delle Regole 13, 13B, 13E e 18 (5) del presente Allegato «nave petroliera nuova» significa una nave petroliera:  
(a) per la quale il contratto di costruzione abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o  
(b) in mancanza di contratto di costruzione, la chiglia della quale sia impostata, o la nave si trovi ad uno stadio di costruzione corrispondente, dopo il 1° gennaio 1980; o  
(c) la consegna della quale avvenga dopo il 1° giugno 1982; o  
(d) la quale abbia subito una grande trasformazione:  
(i) per la quale il contratto abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o  
(ii) in mancanza di contratto, il lavoro di costruzione della quale sia iniziato dopo il 1° gennaio 1980;  
o  
(iii) la quale sia completata dopo il 1° giugno 1982;  
con la differenza che, per navi petroliere aventi portata lorda di 70.000 t o più, la definizione data nel paragrafo (6) della presente Regola si applica ai fini della Regola 13 (1) del presente Allegato.

(27) Nonostante le disposizioni del paragrafo (7) della presente Regola, ai fini

delle Regole 13, 13A, 13B, 13C, 13D e 18 (6) del presente Allegato «nave petroliera esistente» significa una nave petroliera che non è una nave petroliera nuova quale definita al paragrafo (26) della presente Regola.

(28) «Petrolio greggio» (Crude oil) significa qualsiasi miscela di idrocarburi liquidi che si trova allo stato naturale nella terra, sia o no trattata per renderla atta al trasporto, e comprende:

(a) petrolio greggio da cui possono essere state tolte certe frazioni distillate; e  
(b) petrolio greggio a cui possono essere state aggiunte certe frazioni distillate.

(29) «Nave trasporto petrolio greggio» (Crude oil tanker) significa una nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petrolio greggio.

(30) «Nave trasporto prodotti» (Product carrier) significa una nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio.

Regole 2 e 3

Nessun cambiamento.

Regola 4

Visite ed ispezioni

Il testo esistente della Regola 4 viene sostituito dal seguente:

1. - Ogni nave petroliera avente stazza lorda di 150 tons o più ed ogni altra nave avente stazza lorda di

400 tons o più è soggetta alle visite qui sotto specificate:

(a) Una visita iniziale prima che la nave entri in servizio o prima che venga rilasciato per la prima

volta il Certificato richiesto alla Regola 5 del presente Allegato; essa deve includere una visita

completa della struttura della nave, del suo equipaggiamento, dei suoi impianti, delle sue sistemazioni,

delle sue attrezzature e dei suoi materiali per tutto quanto è coperto, per la nave, dal presente

Allegato. Questa visita deve essere tale da assicurare che struttura, equipaggiamento, impianti,

sistemazioni, attrezzature e materiali rispondono pienamente alle richieste applicabili del presente

Allegato.

(b) Visite periodiche agli intervalli specificati dall'Amministrazione, ma non eccedenti 5 anni, che

devono essere tali da assicurare che struttura, equipaggiamento, impianti, sistemazioni, attrezzature e

materiali rispondono pienamente alle richieste del presente Allegato.

(c) Almeno una visita intermedia durante il periodo di validità del Certificato, che deve essere tale da assicurare che l'equipaggiamento e gli impianti di pompaggio e i relativi sistemi di tubazioni, compresi gli impianti di monitoraggio e di controllo degli scarichi oleosi, gli impianti di lavaggio con petrolio greggio, gli impianti di separazione del petrolio dall'acqua e di filtraggio del petrolio, rispondono pienamente alle richieste applicabili del presente Allegato e si trovano in buono stato di funzionamento.

Nei casi in cui venga effettuata soltanto una di tali visite intermedie in un periodo di validità del Certificato, essa deve avvenire non 6 mesi prima e non 6 mesi dopo rispetto alla data alla metà del periodo di validità del Certificato. Tali visite intermedie devono essere indicate sul Certificato rilasciato in base alla Regola 5 del presente Allegato.

2. - L'Amministrazione deve stabilire appropriate misure per le navi che non sono soggette alle disposizioni del paragrafo (1) della presente Regola al fine di assicurare che le disposizioni applicabili dal presente Allegato siano soddisfatte.

3. - (a) Le visite alle navi per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni del presente Allegato devono essere effettuate da funzionari dell'Amministrazione. L'Amministrazione può però affidare le visite a ispettori all'uopo da essa nominati o ad organizzazioni da essa riconosciute.

(b) L'Amministrazione deve prevedere l'effettuazione di ispezioni non programmate da eseguire durante il periodo di validità del Certificato. Tali ispezioni devono assicurare che la nave e il suo equipaggiamento siano soddisfacenti sotto ogni punto di vista per il servizio cui la nave è adibita.

Queste ispezioni possono essere effettuate dai servizi di ispezioni dell'Amministrazione stessa, oppure da ispettori nominati o da organizzazioni riconosciute, oppure da altre Parti su richiesta

dell'Amministrazione. Se l'Amministrazione, in base alle disposizioni del paragrafo (1) della presente Regola, stabilisce visite annuali obbligatorie, le suddette ispezioni non programmate non saranno obbligatorie.

(c) Un'Amministrazione che nomina ispettori o riconosce organizzazioni per effettuare visite ed ispezioni come detto nei commi (a) e (b) del presente paragrafo (3) deve almeno autorizzare ogni ispettore nominato od organizzazione riconosciuta a:

- (i) richiedere riparazioni alla nave; e
- (ii) effettuare visite e ispezioni se richieste dalle competenti autorità dello Stato del porto.

L'Amministrazione deve notificare alla Organizzazione la responsabilità e le condizioni specifiche

dell'autorizzazione data agli ispettori nominati o alle organizzazioni riconosciute, da far circolare tra le

Parti contraenti del presente Protocollo per informazione dei loro funzionari.

(d) Quando un ispettore nominato od una organizzazione riconosciuta trova che le condizioni della

nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai dati del Certificato o sono tali

che la nave non è atta a prendere il mare senza presentare una irragionevole minaccia di danno

all'ambiente marino, tale ispettore o organizzazione deve immediatamente sincerarsi che venga preso

un provvedimento correttivo e ne deve dare notizia in tempo debito all'Amministrazione. Se tale

provvedimento correttivo non viene preso, il Certificato deve essere ritirato e l'Amministrazione deve

esserne informata immediatamente; e se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, anche le

competenti autorità dello Stato del porto devono esserne informate immediatamente. Quando un

funzionario dell'Amministrazione, un ispettore nominato od una organizzazione riconosciuta hanno

informato le competenti autorità dello Stato del porto, il Governo dello Stato del porto interessato deve

fornire a tale funzionario, ispettore o organizzazione, ogni assistenza necessaria a che i loro obblighi

vengano assolti secondo la presente Regola. Se del caso, il Governo dello Stato del porto interessato

deve compiere quei passi necessari per garantire che la nave non parta finché non possa prendere il

mare o lasciare il porto per giungere al più vicino adatto cantiere di riparazione disponibile senza

presentare una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino.

(e) In ogni caso, l'Amministrazione interessata deve garantire pienamente la completezza e

l'efficienza della visita e dell'ispezione e deve provvedere ad assicurare i mezzi necessari per

assolvere tale obbligo.

4. - (a) Le condizioni della nave e del suo equipaggiamento devono essere mantenute a soddisfazione

delle disposizioni del presente Protocollo in modo da assicurare che la nave rimarrà sotto ogni punto di

vista atta a prendere il mare senza presentare una irragionevole minaccia di danno all'ambiente marino.

(b) Dopo che ogni visita della nave secondo il paragrafo (1) della presente Regola sia stata completata, nessun cambiamento deve essere apportato a struttura, equipaggiamento, impianti, sistemazioni, attrezzature o materiali che sono stati oggetto della visita senza benestare dell'Amministrazione, eccetto diretta sostituzione di tali equipaggiamenti e sistemazioni.

(c) Qualora avvenga un'avaria o venga scoperto un difetto che influisca sostanzialmente sull'integrità della nave o sulla efficienza o completezza del suo equipaggiamento di cui al presente Allegato, il comandante o l'armatore della nave deve riferirne alla prima opportunità all'Amministrazione, alla organizzazione riconosciuta o all'ispettore nominato responsabile del rilascio del relativo Certificato, che provvederà a che siano iniziate indagini per stabilire se è necessaria una visita quale richiesta al paragrafo (1) della presente Regola. Se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, il comandante o l'armatore deve riferire immediatamente anche alle competenti autorità dello Stato del porto e l'ispettore nominato o l'organizzazione riconosciuta deve accertarsi che ciò sia stato fatto.

## Regole 5, 6 e 7

Nel testo esistente di tali Regole, vanno cancellati i riferimenti alla data «(1973)» relativa al Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio.

## Regola 8

### Durata del Certificato

Il testo esistente della Regola 8 va sostituito dal seguente:

1. - Un Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio deve essere rilasciato per un periodo specificato dalla Amministrazione, che non deve eccedere 5 anni dalla data del rilascio; ma nel caso di nave petroliera che fa servizio con cisterna dedicata a zavorra pulita per un periodo limitato specificato alla Regola 13 (9) del presente Allegato, il periodo di validità del Certificato non deve eccedere tale periodo specificato.
2. - Un Certificato cesserà di essere valido se hanno avuto luogo significative

modifiche nella costruzione, nell'equipaggiamento, negli impianti, nelle sistemazioni, nelle attrezzature o nei materiali richiesti senza il benestare dell'Amministrazione, eccetto la diretta sostituzione di tali equipaggiamenti o sistemazioni, o se non sono state effettuate le visite intermedie quali specificate dall'Amministrazione secondo la Regola 4 (1) (c) del presente Allegato.

3. - Un Certificato rilasciato ad una nave cesserà di essere valido anche dopo il trasferimento della nave alla bandiera di un altro Stato. Un nuovo Certificato sarà rilasciato solo quando il Governo che emette il nuovo Certificato è pienamente soddisfatto che la nave risponda in tutto alle norme della Regola 4 (4) (a) e (b) del presente Allegato. Nel caso di trasferimento tra due Parti, se richiesto entro 3 mesi dopo che ha avuto luogo il trasferimento, il Governo della Parte, la cui bandiera la nave batteva prima trasmetterà al più presto all'Amministrazione una copia del Certificato che la nave possedeva prima del trasferimento e, se disponibile, una copia del rapporto di visita relativo.

Regole da 9 a 12  
Nessun cambiamento

Regola 13  
Cisterne di zavorra segregata, cisterne adibite ad acqua di zavorra e lavaggio con petrolio greggio

Il testo esistente della Regola 13 viene sostituito dal seguente:

Secondo le disposizioni delle Regole 13C e 13D del presente Allegato, le navi petroliere devono soddisfare alla richiesta delle presenti Regole.

Navi petroliere nuove aventi portata lorda di 20.000 t o più:

3. - Ogni nave trasporto petrolio greggio nuova avente portata lorda di 20.000 t o più ed ogni nave trasporto prodotti nuova avente portata lorda di 30.000 t o più deve essere provvista di cisterne di zavorra segregata e deve rispondere ai paragrafi (2), (3) e (4), o (5) come appropriato, della presente Regola.

2. - La capacità delle cisterne di zavorra segregata deve essere determinata in modo che la nave possa operare con sicurezza nei viaggi in zavorra senza far ricorso all'uso di cisterne del carico per

acqua di zavorra, eccetto quanto previsto al paragrafo (3) o (4) della presente Regola. In ogni caso, però, la capacità delle cisterne di zavorra segregata deve essere almeno tale che, in qualsiasi condizione di zavorra in ogni parte del viaggio, comprese le condizioni di dislocamento leggero con in più solo la zavorra segregata, i pescaggi e l'assetto della nave possono soddisfare a tutte le seguenti richieste:

(a) il pescaggio al centro della nave (dm) in metri (senza tener conto di alcuna deformazione della nave) non deve essere inferiore a

(b) i pescaggi relativi alle perpendicolari a poppa e a prua devono corrispondere a quelli determinati dal pescaggio al centro della nave (dm) come specificato al comma (a) di questo paragrafo associato ad un assetto poppiero non maggiore di 0,015 L; e

(c) in ogni caso il pescaggio relativo alla perpendicolare a poppa non deve essere inferiore a quello

necessario per ottenere un'immersione completa dell'elica o delle eliche.

3. - In nessun caso l'acqua di zavorra deve essere portata in cisterne del carico eccettoché in quei

rari viaggi in cui le condizioni atmosferiche sono così cattive che, a giudizio del comandante, sia

necessario imbarcare acqua di zavorra addizionale in cisterne del carico per la sicurezza della nave.

Tale acqua di zavorra addizionale deve essere trattata e scaricata secondo la Regola 9 del presente

Allegato e in accordo con le prescrizioni della Regola 15 del presente Allegato; menzione di ciò deve

essere fatta nel Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato.

4. - Nel caso di navi trasporto petrolio greggio nuove, la zavorra addizionale consentita al paragrafo

(3) della presente Regola deve essere imbarcata in cisterne del carico solo se tali cisterne sono state

lavate con petrolio greggio secondo la Regola 13B del presente Allegato prima della partenza da un

porto o terminale di scarico del petrolio.

5. - Nonostante le disposizioni del paragrafo (2) della presente Regola, le condizioni di zavorra

segregata per navi petroliere di lunghezza inferiore a 150 m devono essere di soddisfazione

dell'Amministrazione.

6. - Ogni nave trasporto petrolio greggio nuova avente portata lorda di 20.000 t o più deve essere provvista di impianto di pulizia delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio.

L'Amministrazione deve provvedere ad assicurare che l'impianto risponda pienamente alle richieste

della Regola 13B del presente Allegato entro 1 anno dopo che la nave è stata per la prima volta

adibita al servizio di trasporto di petrolio greggio o al termine del terzo viaggio con trasporto di petrolio

greggio atto al lavaggio con petrolio greggio, assumendo la più recente delle due date. A meno che

una tale nave petroliera trasporti petrolio greggio non atto al lavaggio con petrolio greggio, la nave

deve impiegare l'impianto secondo le richieste della presente Regola.

Navi trasporto petrolio greggio esistenti aventi portata lorda di 40.000 t o più:

7. - Ferme restando le disposizioni dei seguenti paragrafi (8) e (9), ogni nave trasporto petrolio

greggio esistente avente portata lorda di 40.000 t o più deve essere provvista di cisterne di zavorra

segregata e deve soddisfare alle richieste dei paragrafi (2) e (3) della presente Regola dalla data di

entrata in vigore del presente Protocollo.

8. - Le navi trasporto petrolio greggio esistenti di cui al paragrafo (7) della presente Regola possono,

anziché essere provviste di cisterne di zavorra segregata, operare con un procedimento di pulitura

delle cisterne del carico usando lavaggio con petrolio greggio secondo la Regola 13B del presente

Allegato, a meno che la nave trasporto petrolio greggio sia adibita al trasporto di petrolio greggio non

adatto al lavaggio con petrolio greggio.

9. - Le navi trasporto petrolio greggio esistenti di cui ai precedenti paragrafi (7) od (8) possono,

anziché essere provviste di cisterne di zavorra segregata o anziché operare con un provvedimento di

pulitura delle cisterne del carico usando lavaggio con petrolio greggio, operare con cisterne dedicate a

zavorra pulita secondo le disposizioni della Regola 13A del presente Allegato per i seguenti periodi:

(a) fino a 2 anni dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo per navi trasporto petrolio

greggio aventi portata lorda di 70.000 t o più; e

(b) fino a 4 anni dopo la data di entrata in vigore del presente Protocollo per navi trasporto petrolio

greggio aventi portata lorda di 40.000 t o più, ma inferiore a 70.000 t.

Navi trasporto prodotti esistenti aventi portata lorda di 40.000 t o più:

10. - Dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo, ogni nave

trasporto prodotti avente portata lorda di 40.000 t o più deve essere provvista di cisterne di zavorra segregata e deve soddisfare alle richieste dei paragrafi (2) e (3) della presente Regola, o, in alternativa, operare con cisterne dedicate a zavorra pulita secondo le disposizioni della Regola 13A del presente Allegato.

Navi petroliere qualificate come navi petroliere con zavorra segregata:

11. - Una nave petroliera per la quale non è richiesto che sia provvista di cisterne di zavorra segregata secondo i paragrafi (1), (7) o (10) della presente Regola può però essere qualificata come nave petroliera a zavorra segregata, purché soddisfi in modo appropriato alle prescrizioni dei paragrafi (2) e (3), o (5), della presente Regola.

### Regola 13A

Norme per navi petroliere con cisterne adibite a zavorra pulita

1. - Una nave petroliera che opera con cisterne adibite a zavorra pulita secondo le disposizioni della Regola 13 (9) o (10) del presente Allegato, deve avere adeguata capacità di cisterne destinate solo al trasporto di zavorra pulita come indicato nella Regola 1 (16) del presente Allegato, per soddisfare alle prescrizioni della Regola 13 (2) e (3) del presente Allegato.
2. - Le sistemazioni e i procedimenti operativi per le cisterne adibite a zavorra pulita devono soddisfare alle prescrizioni stabilite dall'Amministrazione. Tali prescrizioni devono contenere almeno tutte le disposizioni delle «Specifiche per le navi petroliere con cisterne dedicate a zavorra pulita» adottate dalla Conferenza internazionale del 1978 sulla sicurezza delle navi petroliere e sulla prevenzione dell'inquinamento nella Risoluzione 14 e come possono essere rivedute dall'Organizzazione.
3. - Una nave petroliera che opera con cisterne adibite a zavorra pulita deve essere provvista di un misuratore del contenuto di petrolio approvato dall'Amministrazione sulla base delle Specifiche raccomandate dall'Organizzazione (\*), per permettere l'esame del contenuto di petrolio nelle cisterne d'acqua di zavorra che vengono scaricate. Il misuratore del contenuto di petrolio deve essere installato non più tardi della prima visita in cantiere programmata della nave petroliera che ha luogo dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo. Fino a che non venga installato il

misuratore del contenuto

di petrolio, deve essere constatato, immediatamente prima di una scarica di zavorra, mediante esame dell'acqua di zavorra dalle apposite cisterne, che non si è avuta alcuna contaminazione da petrolio.

4. - Ogni nave petroliera che opera con cisterne adibite a zavorra pulita deve essere provvista di:

- (a) un Manuale operativo per le cisterne adibite a zavorra pulita, che dia dettagli sull'impianto e che specifichi i procedimenti operativi. Tale Manuale deve essere di soddisfazione dell'Amministrazione e deve contenere tutte le informazioni indicate nelle Specifiche di cui al paragrafo (2) della presente Regola. Se viene apportata una modifica interessante l'impianto delle cisterne adibite a zavorra pulita, il Manuale operativo deve essere riveduto in conseguenza; e
- (b) un Supplemento al Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato, quale indicato nel Supplemento I all'Appendice III del presente Allegato. Il Supplemento deve essere permanentemente allegato al Registro degli idrocarburi.

---

[\*] Si fa riferimento alla Raccomandazione sulle Specifiche internazionali per prestazioni e prove per gli impianti di separazione di acque oleose e sui misuratori del contenuto di petrolio adottata dall'Organizzazione con sua Risoluzione A.393 (x).

#### Regola 13B

##### Norme per il lavaggio con petrolio greggio (3)

1. - Ogni impianto di lavaggio con petrolio greggio da provvedere secondo le Regole 13 (6) ed (8) del

presente Allegato deve soddisfare alle prescrizioni della presente Regola.

2. - L'installazione per il lavaggio con petrolio greggio e le sistemazioni ed attrezzature connesse

devono soddisfare le richieste stabilite dall'Amministrazione. Tali richieste devono comprendere

almeno tutte le disposizioni delle Specifiche per il progetto, la condotta e il controllo degli impianti di

lavaggio con petrolio greggio adottate dalla Conferenza internazionale del 1978 sulla sicurezza delle

navi petroliere e la prevenzione dell'inquinamento nella Risoluzione n. 15, come possono essere

revisionate dall'Organizzazione.

3. - In ogni cisterna del carico ed in ogni cisterna dei residui oleosi deve essere previsto un impianto di gas inerte secondo le appropriate Regole del Capitolo II-2 della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, quale modificata e integrata dal Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare.

4. - Circa lo zavorramento delle cisterne del carico, un numero sufficiente di cisterne del carico devono essere lavate con petrolio greggio prima di ogni viaggio in zavorra, affinché l'acqua di zavorra venga immessa solo in cisterne del carico che siano state lavate con petrolio greggio, tenendo conto del tipo di servizio della nave petroliera e delle prevedibili condizioni meteorologiche.

5. - Ogni nave petroliera che impiega impianti di lavaggio con petrolio greggio deve essere provvista di:

(a) Un Manuale operativo e di equipaggiamento che dia dettagli sull'impianto e sull'equipaggiamento e specifichi i procedimenti operativi. Tale Manuale deve essere di soddisfazione dell'Amministrazione

e deve contenere tutte le informazioni indicate nelle Specifiche di cui al paragrafo (2) della presente

Regola. Se viene apportata una modifica interessante l'impianto di lavaggio con petrolio greggio, il

Manuale operativo e di equipaggiamento deve essere riveduto in conseguenza; e

(b) Un Supplemento al Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato, come

indicato nel Supplemento 2 all'Appendice III del presente Allegato. Il Supplemento deve essere

allegato permanentemente al Registro degli idrocarburi.

### Regola 13C

Navi petroliere esistenti adibite a servizi specifici

1. - Ferme restando le disposizioni dei paragrafi (2) e (3) della presente Regola, la Regola da 13 (7) a

13 (10) del presente Allegato non si applica ad una nave petroliera esistente adibita solo a servizi

specifici tra:

(a) porti o terminali entro uno Stato che è Parte contraente del presente Protocollo; o

(b) porti o terminali di Stati che sono Parti contraenti del presente Protocollo, se:

(i) il viaggio si compie interamente entro una zona specifica quale definita nella

Regola 10 (1) del

presente Allegato; o

(ii) il viaggio si compie interamente entro altri limiti indicati dall'Organizzazione.

2. - Le disposizioni del paragrafo (1) della presente Regola si applicano soltanto quando i porti o

terminali dove viene imbarcato il carico per i suddetti viaggi sono provvisti di attrezzature adeguate per

la ricezione e il trattamento delle acque di zavorra e di lavaggio delle cisterne da parte delle navi

petroliere che le impiegano, e quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

(a) con le eccezioni di cui alla Regola 11 del presente Allegato, tutte le acque di zavorra, comprese

quelle di zavorra pulita, e i residui del lavaggio delle cisterne vengono tenuti a bordo e trasferiti alle

attrezzature ricettive e la competente autorità dello Stato del porto dà di ciò informazione mediante

registrazione nelle appropriate Sezioni del Supplemento al Registro degli idrocarburi di cui al paragrafo

(3) della presente Regola;

(b) tra l'Amministrazione e i Governi degli Stati del porto di cui al paragrafo (1) (a) o (b) della

presente Regola riguardante l'impiego di una nave petroliera esistente per un servizio specifico viene

raggiunto un accordo in tal senso;

(c) l'adeguatezza delle attrezzature ricettive in accordo con le relative disposizioni del presente

Allegato nei porti o terminali di cui sopra, ai fini della presente Regola, è approvata dai Governi degli

Stati che sono Parti contraenti del presente Protocollo ove sono situati tali porti o terminali; e

(d) il Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio viene vidimato con

l'annotazione che la nave petroliera è adibita solo al suddetto servizio specifico.

3. - Ogni nave petroliera adibita ad un servizio specifico deve essere

provveduta di un Supplemento al

Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato quale indicato nel Supplemento 3

all'Appendice III del Presente Allegato. Il Supplemento deve essere allegato permanentemente al

Registro degli idrocarburi.

Regola 13D

Navi petroliere esistenti aventi speciali attrezzature di zavorra

1. - Se una nave petroliera esistente è costruita in modo od opera in modo da

soddisfare sempre alle disposizioni di pescaggio e di assetto indicate nella Regola 13 (2) del presente Allegato senza far ricorso all'uso di acqua di zavorra, deve essere considerato che essa soddisfa alle disposizioni riguardanti le cisterne di zavorra segregata di cui alla Regola 13 (7) del presente Allegato, purché siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- (a) i procedimenti operativi e le attrezzature di zavorra sono approvate dall'Amministrazione;
- (b) tra l'Amministrazione e i Governi interessati degli Stati del porto che sono Parti contraenti del presente Protocollo viene raggiunto un accordo, quando la rispondenza alle disposizioni circa pescaggi e assetto viene ottenuta mediante un procedimento operativo; e
- (c) il Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio viene vidimato con l'annotazione che la nave petroliera opera con attrezzature di zavorra speciali.

2. - In nessun caso può essere imbarcata su navi petroliere acqua di zavorra, eccettoché in quei rari viaggi in cui le condizioni meteorologiche sono così cattive che a giudizio del comandante, è necessario, per la sicurezza della nave, imbarcare acqua di zavorra addizionale in cisterne del carico. Questa acqua di zavorra addizionale deve essere trattata e scaricata secondo la Regola 9 del presente Allegato e seguendo le disposizioni della Regola 15 del presente Allegato, e di ciò deve essere fatta annotazione nel Registro degli idrocarburi di cui alla Regola 20 del presente Allegato.

3. - Un'Amministrazione che ha vidimato un Certificato secondo il paragrafo (1) (c) della presente Regola, ne deve comunicare i particolari all'Organizzazione, per distribuzione alle Parti contraenti del presente Protocollo.

### Regola 13E

Ubicazione protettiva degli spazi per zavorra segregata

1. - In ogni nave trasporto petrolio greggio nuova avente portata lorda di 20.000 t o più e in ogni nave trasporto prodotti nuova avente portata lorda di 30.000 t o più, le cisterne di zavorra segregata, richieste per ottenere la capacità necessaria per soddisfare alle richieste della Regola 13 del presente Allegato e situate nella lunghezza della zona delle cisterne del carico, devono essere sistemate,

secondo le richieste dei paragrafi (2), (3) e (4) della presente Regola, in modo da costituire una misura di protezione contro l'efflusso di petrolio in caso di incaglio o collisione.

2. - Le cisterne di zavorra segregata e gli spazi diversi dalle cisterne di petrolio entro la lunghezza della cisterna del carico (Lt) devono essere sistemati in modo da soddisfare la seguente relazione:

dove:

PAC = area (in m<sup>2</sup>) laterale del fasciame di ogni cisterna di zavorra segregata od ogni spazio

diverso da una cisterna di petrolio, basata sulle dimensioni di costruzione progettate;

Lt = area (in m<sup>2</sup>) del fondo per ognuno di tali cisterne o spazi, basata sulle dimensioni di costruzione progettate;

PAs = lunghezza (in m) tra le estremità prodiera e poppiera delle cisterne del carico;

B = larghezza massima (in m) della nave quale definita nella Regola 1 (21) del presente Allegato;

D = altezza di costruzione (in m) misurata verticalmente tra la faccia superiore della chiglia e la retta del baglio del ponte di bordo libero, al centro nave.

Nelle navi aventi trincarino curvo l'altezza di costruzione deve essere misurata al punto di intersezione

delle linee di costruzione del ponte e del fasciame, tali linee estendentisi come se il trincarino fosse progettato ad angolare.

J = 0,45 per navi petroliere aventi portata lorda di 20.000 t;

= 0,30 per navi petroliere aventi portata lorda di 200.000 t o più, salve le disposizioni del paragrafo

(3) della presente Regola. Per valori intermedi della portata lorda, il valore di J deve essere

determinato con interpolazione lineare.

Dove, nella presente Regola, compaiono i simboli indicati nel presente paragrafo (2), essi hanno i

significati definiti nel paragrafo stesso.

3. - Per le navi petroliere aventi portata lorda di 200.000 t o più, il valore di J può essere ridotto come segue:

oppure = 0,2

assumendo il valore maggiore,  
dove:

$a = 0,25$  per navi petroliere aventi portata lorda di 200.000 t;

$0,40$  per navi petroliere aventi portata lorda di 300.000 t;

$0,50$  per navi petroliere aventi portata lorda di 420.000 t o più.

Per valori intermedi della portata lorda, il valore di  $J$  deve essere determinato per interpolazione lineare;

$0c$  = come definito nella Regola 23 (1) (a) del presente Allegato;

$0s$  = come definito nella Regola 23 (1) (b) del presente Allegato;

$0a$  = efflusso di petrolio ammissibile come detto nella Regola 24 (2) del presente Allegato.

4. - Nella determinazione di  $P_{Ac}$  e di  $P_{As}$  per le cisterne di zavorra segregate e per gli spazi che non

siano cisterne di petrolio, si deve applicare quanto segue:

(a) la larghezza minima di ogni cisterna o spazio laterale estendentesi per tutta l'altezza del fianco

della nave dal ponte al cielo del doppio fondo non deve essere inferiore a 2 m.

La larghezza deve

essere misurata entro bordo dal fianco della nave perpendicolarmente alla linea di centro. Ove vi sia

una larghezza inferiore, nel calcolo dell'area di protezione  $P_{Ac}$  non si deve tener conto della cisterna o

dello spazio laterale; e

(b) la minima altezza di ogni cisterna o spazio di doppio fondo deve essere  $B/15$  o 2 m, assumendo il

valore minore. Ove vi sia una altezza inferiore, nel calcolo dell'area di protezione  $P_{As}$  non si deve

tener conto della cisterna o spazio di doppio fondo.

Le larghezze o le altezze minime delle cisterne laterali e delle cisterne di doppio fondo devono essere

misurate fuori dell'area dei pozzetti di sentina e, nel caso di larghezza minima, fuori di ogni zona di

trincarino curvo.

Regola 14

Nessun cambiamento

Regola 15

Nel testo esistente della presente Regola va cancellato ogni riferimento alla data "1973" in relazione al

Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da petrolio.

Regole 16 e 17

Nessun cambiamento

## Regola 18

Sistemazioni delle apparecchiature di pompaggio, tubazioni e scarico nelle navi petroliere

Paragrafi da (1) a (4) - Nessun cambiamento

Al testo esistente vanno aggiunti i seguenti paragrafi:

5. - Ogni nave petroliera nuova per la quale è richiesto che sia provvista di cisterne di zavorra segregata o di impianto di lavaggio con petrolio greggio deve soddisfare alle seguenti richieste:

(a) deve essere provvista di tubazioni di petrolio progettate ed installate in modo che la ritenzione di

petrolio nelle tubazioni stesse sia ridotta al minimo; e

(b) devono essere previsti mezzi di drenaggio per tutte le pompe del carico e tutte le tubazioni del

petrolio al completamento dello sbarco del carico, se necessario mediante connessione con

l'apparecchiatura di «stripping». I drenaggi delle tubazioni e delle pompe devono poter essere scaricati

sia a terra sia in una cisterna del carico o in una cisterna dei residui oleosi. Per lo scarico a terra deve

a tal fine essere prevista una speciale tubazione di piccolo diametro, inserita a valle delle valvole del collettore della nave.

6. - Ogni nave trasporto petrolio greggio esistente per la quale è richiesto che sia provvista di cisterna

di zavorra segregata o di impianto di lavaggio con petrolio greggio o di cisterne adibite a zavorra pulita

deve rispondere alle disposizioni del paragrafo (5) (b) della presente Regola.

## Regola 19

Nessun cambiamento

## Regola 20

Nel testo esistente della presente Regola va cancellato ogni riferimento alla data "1973" in relazione al

Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento.

## Regole da 21 a 25

Nessun cambiamento

## Appendice I

### ELENCO DEI PRODOTTI

Nessun cambiamento

## Appendice II

Modulo di certificato

(Si omette il modulo)

## TRADUZIONE NON UFFICIALE

N.B. - I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nel protocollo.

Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare

Le parti contraenti del presente Protocollo, Essendo parti contraenti della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, stipulata a Londra il 1° novembre 1974, riconoscendo il significativo contributo che può essere dato, dalla suddetta Convenzione, alla sicurezza delle navi e delle proprietà in mare ed alla salvaguardia delle vite umane a bordo, riconoscendo altresì la necessità di migliorare ulteriormente la sicurezza delle navi e in particolare delle navi petroliere, considerando che l'obbiettivo può ottimamente essere raggiunto con la stipula di un Protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, hanno convenuto quanto segue:

### Articolo I

#### Obblighi generali

Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a dar effetto alle disposizioni del presente Protocollo e del suo Annesso che ne costituisce parte integrante. Qualsiasi riferimento al presente Protocollo deve considerarsi riferimento anche al suo Annesso.

## Articolo II Applicazione

1. - Le disposizioni degli articoli II, III, eccetto il comma (a), IV, VI (b), (c) e (d), VII ed VIII della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (da qui in avanti indicata come «la Convenzione») sono incorporate nel presente Protocollo, con la intesa che i riferimenti, che si trovano nei suddetti articoli, alla Convenzione ed ai Governi contraenti siano considerati riferimenti al presente Protocollo ed alle Parti contraenti del presente Protocollo, rispettivamente.
2. - Ogni nave cui si applica il presente Protocollo deve soddisfare alle disposizioni della Convenzione, con le modifiche e aggiunte stabilite nel presente Protocollo.
3. - Circa le navi di Stati che non sono Parti contraenti della Convenzione e del presente Protocollo, le Parti contraenti del presente Protocollo applicheranno le norme della Convenzione e del presente Protocollo come può essere necessario per assicurarsi che tali navi non godono di un trattamento più favorevole.

## Articolo III Comunicazione di informazioni

Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a comunicare alla Segreteria generale dell'I.M.C.O. (da qui in avanti indicata come «l'Organizzazione»), ed a depositare presso di essa, un elenco di ispettori nominati, o di organizzazioni riconosciute, autorizzati ad agire per loro conto nel far applicare le misure per la salvaguardia della vita umana in mare, da distribuire alle Parti per informazione dei loro funzionari. L'Amministrazione deve perciò notificare all'Organizzazione le specifiche responsabilità e condizioni dell'autorizzazione delegata agli ispettori nominati od alle organizzazioni riconosciute.

## Articolo IV Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione

1. - Il presente Protocollo sarà aperto presso la sede dell'Organizzazione, per la

firma, dal 1° giugno

1978 al 1° marzo 1979 e rimarrà indi aperto per l'adesione.

Secondo le disposizioni del punto 3 del presente Articolo, gli Stati possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo mediante:

(a) firma senza riserve per ratifica, accettazione o approvazione; oppure

(b) firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o

approvazione; oppure

(c) adesione.

2. - Ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno effettuate mediante deposito di uno

strumento a tale effetto presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

3. - Il presente Protocollo può essere firmato senza riserve, ratificato, accettato, approvato, o vi si può

ad esso aderire, solo dagli Stati che hanno firmato senza riserve, ratificato, accettato approvato la

Convenzione o che hanno ad essa aderito.

## Articolo V

### Entrata in vigore

1. - Il presente Protocollo entrerà in vigore 6 mesi dopo la data alla quale almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile complessiva costituisca almeno il 50 per cento del tonnellaggio di stazza lorda della flotta mercantile mondiale, ne siano divenuti Parti contraenti secondo l'articolo IV di esso, purché però il presente Protocollo non entri in vigore prima dell'entrata in vigore della Convenzione.

2. - Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo la data di

entrata in vigore del presente Protocollo avrà effetto 3 mesi dopo la data del suo deposito.

3. - Dopo la data in cui una modifica al presente Protocollo sarà considerata accettata in base

all'articolo VIII della Convenzione, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o

adesione depositato si riferirà al presente Protocollo quale modificato.

## Articolo VI

### Denuncia

1. - Il presente Protocollo può essere denunciato da qualsiasi Parte in qualsiasi data dopo trascorsi 5

anni dalla data in cui il presente Protocollo è entrato in vigore per quella Parte.

2. - La denuncia deve avvenire mediante deposito di uno strumento di denuncia presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.
3. - Una denuncia avrà effetto dopo 1 anno, o dopo un periodo di tempo più lungo quale può essere specificato nello strumento di denuncia, dalla data in cui essa è stata ricevuta dalla Segreteria generale dell'Organizzazione.
4. - Una denuncia della Convenzione da una Parte sarà considerata essere denuncia dalla Parte stessa anche del presente Protocollo.

## Articolo VII Depositario

1. - Il presente Protocollo sarà depositato presso la Segreteria generale dell'Organizzazione (da qui in avanti indicata come «il Depositario»).
2. - Il Depositario deve:
  - (a) informare tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito su:
    - (i) ogni nuova firma o nuovo deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, insieme con la relativa data;
    - (ii) data di entrata in vigore del presente Protocollo;
    - (iii) deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo insieme con la data in cui esso è stato ricevuto e la data alla quale la denuncia ha effetto;
  - (b) trasmettere copie autentiche legalizzate del presente Protocollo a tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo od hanno ad esso aderito.
3. - Appena il presente Protocollo entrerà in vigore, una copia autentica legalizzata di esso sarà trasmessa dal Depositario al Segretariato delle Nazioni Unite per registrazione e pubblicazione secondo l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

## Articolo VIII Lingue

Il presente Protocollo viene redatto in originale unico nelle lingue cinese, inglese, francese e spagnola, ogni testo essendo ugualmente autentico. Saranno preparate, e depositate con l'originale firmato, traduzioni ufficiali nella lingua araba, tedesca e italiana. In fede di quanto sopra i sottoscritti, debitamente a ciò autorizzati dai rispettivi

Governi, hanno firmato  
il presente Protocollo  
Fatto a Londra il 17 febbraio 1978.  
\_\_\_\_\_ (firme omesse) \_\_\_\_\_

Annesso, modifiche e aggiunte alla Convenzione internazionale del 1974 per la  
salvaguardia della vita  
umana in mare

## Capitolo I DISPOSIZIONI GENERALI

### Parte A APPLICAZIONE, DEFINIZIONI ECC.

#### Regola 2 Definizioni

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:  
(n) «Età di una nave» significa il periodo di tempo trascorso dall'anno di  
costruzione quale indicato  
nei fogli di immatricolazione della nave.

### Parte B VISITE E CERTIFICATI

#### Regola 6 Ispezioni e visite

Il testo esistente della Regola 6 viene sostituito dal seguente:  
(a) Le ispezioni e le visite delle navi, per quanto riguarda l'applicazione dei  
dispositivi delle presenti  
Regole e la concessione di esenzioni da esse, devono essere effettuate da  
funzionari  
dell'Amministrazione. L'Amministrazione può però affidare le ispezioni e le  
visite a ispettori all'uopo  
nominati o ad organizzazioni da essa riconosciute.  
(b) L'Amministrazione deve istituire disposizioni per le ispezioni non  
programmate da effettuare  
durante il periodo di validità del certificato.  
Tali ispezioni devono assicurare che la nave e il suo equipaggiamento  
rimangono, sotto ogni punto di  
vista, soddisfacenti per il servizio cui la nave è adibita.  
Queste ispezioni possono essere effettuate dai servizi di ispezione  
dell'Amministrazione stessa, oppure  
da ispettori nominati, oppure da organizzazioni riconosciute, oppure da altre

Parti su richiesta dell'Amministrazione. Se l'Amministrazione, in base alle disposizioni delle Regole 8 e 10 del presente Capitolo, stabilisce visite annuali obbligatorie, le suddette ispezioni non programmate non sono obbligatorie.

(c) Un'Amministrazione che nomina ispettori o riconosce organizzazioni per effettuare ispezioni e visite ai sensi dei commi (a) e (b) della presente Regola, deve almeno autorizzare ogni ispettore nominato od ogni organizzazione riconosciuta a:

(i) richiedere riparazioni a una nave, e  
(ii) effettuare ispezioni e visite se richieste dalle competenti Autorità dello Stato del porto.

L'Amministrazione deve notificare all'Organizzazione le responsabilità e le condizioni specifiche delle autorizzazioni conferite agli ispettori nominati o alle organizzazioni riconosciute.

(d) Quando un ispettore nominato od una organizzazione riconosciuta trova che le condizioni della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai dati del certificato o sono tali che la nave non è atta a prendere il mare senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate, tale ispettore o organizzazione deve immediatamente assicurarsi che sia stato preso un provvedimento correttivo e deve in tempo debito informare l'Amministrazione. Se tale provvedimento correttivo non viene preso, il certificato relativo deve essere ritirato e l'Amministrazione ne deve essere informata immediatamente; e se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, anche le competenti autorità dello Stato del porto devono esserne informate immediatamente. Quando un funzionario dell'Amministrazione o un ispettore nominato o un'organizzazione riconosciuta hanno informato le competenti autorità dello Stato del porto, il Governo dello Stato del porto interessato deve fornire a tale funzionario o ispettore o organizzazione ogni assistenza necessaria per soddisfare i loro obblighi secondo la presente Regola. Quando possibile, il Governo dello Stato del porto interessato deve assicurarsi che la nave non parta fino a che possa prendere il mare, o lasciare il porto per recarsi in un appropriato cantiere di riparazione, senza pericolo per la nave stessa o per le persone imbarcate.

(e) In ogni caso, l'Amministrazione deve garantire pienamente la completezza e l'efficienza

dell'ispezione e della visita, e deve provvedere a quanto necessario per soddisfare a tale obbligo.

## Regola 7

### Visite delle navi da passeggeri

Il testo esistente del comma (b) (iii) viene sostituito dal seguente:

(iii) Una visita, generale o parziale secondo le circostanze, deve essere effettuata dopo una riparazione conseguente alle indagini prescritte alla Regola 11 del presente Capitolo, od ogniqualvolta vengano eseguite importanti riparazioni o sostituzioni.

La visita deve essere tale da assicurare che le necessarie riparazioni o sostituzioni siano state effettivamente eseguite, che il materiale e la lavorazione di tali riparazioni o sostituzioni siano soddisfacenti sotto ogni punto di vista e che la nave soddisfa sotto ogni punto di vista alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo e delle vigenti Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare, e delle leggi, decreti, ordinamenti e norme promulgati in merito dall'Amministrazione.

## Regola 8

### Visita dei mezzi di salvataggio e di altre dotazioni delle navi da carico

Il testo esistente della Regola 8 viene sostituito dal seguente:

(a) I mezzi di salvataggio, eccetto l'impianto radiotelegrafico nel motoscafo di salvataggio o l'apparecchio radio portatile per mezzi di salvataggio, l'ecosonda, la girobussola, i mezzi di estinzione incendi e l'impianto a gas inerte delle navi da carico cui si applicano Capitoli II-1, II-2, III e V della Convenzione e del presente Protocollo, sono soggetti a visite iniziale e susseguenti come prescritto per le navi da passeggeri nella Regola 7 del Capitolo I della Convenzione e nel presente Protocollo, sostituendo 24 mesi in luogo di 12 mesi nel comma (a) (ii) di tale Regola. I piani per la difesa contro il fuoco nelle navi nuove e le scalette per piloti comprese quelle a motore, i fanali, i segnali ed i mezzi per emettere segnali sonori, imbarcati su navi nuove od esistenti, devono essere inclusi nelle visite, per garantire che essi rispondano pienamente alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo e, ove applicabile, alle vigenti Norme internazionali per prevenire gli abbordi in

mare.

(b) Per le navi petroliere aventi 10 o più anni di età, devono essere effettuate visite intermedie, entro 3 mesi prima o dopo la data di scadenza dei Certificati di sicurezza delle dotazioni di nave da carico, per assicurarsi che le dotazioni di cui al comma (a) della presente Regola si sono mantenute come indicato alla Regola 11 del presente Capitolo e si trovano in buone condizioni di funzionamento. Tali visite intermedie devono essere indicate sul Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico rilasciato a norma della Regola 12 (a) (iii) del Capitolo I della Convenzione.

## Regola 10

Visite di scafo, macchine ed equipaggiamento delle navi da carico

Il testo esistente della Regola 10 viene sostituito dal seguente:

(a) Scafo, macchine ed equipaggiamento (esclusi quegli elementi per i quali vengono rilasciati i

Certificati di sicurezza per le dotazioni di nave da carico, i Certificati di sicurezza radiotelegrafica per navi da carico o i Certificati di sicurezza radiotelefonica per navi da carico) di una nave da carico

devono essere visitati al loro completamento, e poi come l'Amministrazione potrà considerare necessario, per assicurarsi che le loro condizioni sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista, ed ai seguenti intervalli:

(i) agli intervalli specificati dall'Amministrazione ma non eccedenti 5 anni (visite periodiche);

(ii) oltre a tali visite periodiche, una nave petroliera avente età di 10 anni o più deve sottoporsi ad

almeno una visita intermedia durante il periodo di validità del suo Certificato di sicurezza di costruzione

per nave da carico. Nei casi in cui soltanto una di tali visite intermedie sia effettuata in uno dei periodi

di validità del certificato, essa deve essere eseguita non prima di 6 mesi dalla data a metà del periodo

di validità del certificato, né 6 mesi dopo tale data.

(b) Le visite iniziale e periodiche devono essere tali da assicurare che le sistemazioni, i materiali e i

dimensionamenti della struttura, le caldaie e gli altri recipienti in pressione, i loro accessori, il

macchinario principale e ausiliario compresi gli organi di governo e i relativi impianti di comando

l'impianto elettrico e gli altri equipaggiamenti sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista per il servizio

cui la nave è destinata. Tali visite, nel caso di navi petroliere, devono includere anche l'ispezione della parte esterna del fondo della nave, i locali pompe, gli impianti delle tubature del carico e del combustibile, le tubature di sfogo, le valvole di pressione/vuoto e i parafiamme.

(c) Una visita intermedia a una nave petroliera avente età di 10 anni o più deve comprendere l'ispezione degli organi di governo e dei relativi impianti di comando, dei locali pompe, degli impianti delle tubature del carico e del combustibile sul ponte e nei locali pompe, le tubature di sfogo, le valvole di pressione/vuoto e i parafiamme, le sistemazioni elettriche nelle zone pericolose e la parte esterna del fondo della nave.

Oltre all'esame visivo dell'impianto elettrico, deve essere misurata la resistenza di isolamento dell'impianto elettrico nelle zone pericolose. Se, dopo gli esami, vi fosse qualche dubbio sulle condizioni delle tubature, devono essere prese misure aggiuntive, quali prove idrostatiche e determinazione di spessore, come necessario. Le suddette visite intermedie devono essere indicate sul Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico rilasciato in base alla Regola 12 (a) (ii) del Capitolo I della Convenzione.

(d) Una visita, generale o parziale secondo le circostanze, deve essere effettuata, quando sia richiesta dopo un'indagine prescritta nella Regola 11 del presente Capitolo, od ogniqualvolta vengano eseguite importanti riparazioni o sostituzioni. La visita deve essere tale da assicurare che le necessarie riparazioni o sostituzioni siano state effettivamente eseguite, che i materiali e la lavorazione di tali riparazioni o sostituzioni sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista e che la nave è atta a prendere il mare senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate.

## Regola 11

### Mantenimento delle condizioni dopo le visite

Il testo esistente della Regola 11 viene sostituito dal seguente:

(a) Le condizioni della nave e del suo equipaggiamento devono essere mantenute in modo da soddisfare alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo per garantire che la nave rimarrà, sotto ogni punto di vista, atta a prendere il mare senza pericoli per se

stessa e per le persone imbarcate.

(b) Dopo che sia stata completata una visita secondo le Regole 6, 7, 8, 9 e 10 del Capitolo I della Convenzione e del presente Protocollo, nessun cambiamento può essere apportato alla struttura, al macchinario, all'equipaggiamento e ad altre parti che siano state oggetto della visita, senza benestare dell'Amministrazione.

(c) Qualora la nave subisca un'avarìa o venga scoperto un difetto interessante la sicurezza della nave o l'efficienza o la completezza dei suoi mezzi di salvataggio o altro equipaggiamento, il comandante o l'armatore della nave deve riferirne all'Amministrazione, o all'ispettore nominato, o all'organizzazione riconosciuta, che deve rilasciare il relativo certificato, che provvederà a che siano iniziate indagini per stabilire se sia necessaria una visita come richiesto dalle Regole 6, 7, 8, 9 e 10 del Capitolo I della Convenzione e dal presente Protocollo. Se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, il comandante o l'armatore deve informare immediatamente anche le competenti autorità dello Stato del porto, e l'ispettore nominato o l'organizzazione riconosciuta deve accertarsi che tale informazione sia stata data.

#### Regola 14

##### Durata e validità dei certificati

Il testo esistente della Regola 14 viene sostituito dal seguente:

(a) I certificati, eccetto il Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico, il Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico ed ogni Certificato di esenzione, devono essere rilasciati per un periodo non superiore a 12 mesi.

Il Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico deve essere rilasciato per un periodo non superiore a 5 anni. Il Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico deve essere rilasciato per un periodo non superiore a 24 mesi. I Certificati di esenzione non potranno avere validità superiore a quella dei certificati cui essi si riferiscono.

(b) Non può essere permessa alcuna estensione del periodo quinquennale di validità del Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico.

(c) Se una visita ha luogo entro i 2 mesi che precedono il termine del periodo

per il quale è stato originariamente rilasciato un Certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico o un Certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico, per navi da carico aventi stazza lorda di 300 tons o più ma inferiore a 500 tons, detto Certificato può essere ritirato e può essere rilasciato un nuovo Certificato con scadenza 12 mesi dopo il termine del suddetto periodo.

(d) Se la nave, quando viene a scadere un certificato che non sia quello di cui al comma (b) della presente Regola, non si trova in un porto della nazione in cui è immatricolata o in cui deve essere sottoposta a visita, l'Amministrazione può estendere la validità del certificato, ma tale estensione può essere accordata solo al fine di permettere alla nave di completare il suo viaggio fino alla nazione nella quale essa è immatricolata o deve essere sottoposta a visita, e solo nei casi in cui appaia che sia appropriato e ragionevole fare così.

(e) Nessun certificato può essere esteso in base alle disposizioni del comma (d) della presente Regola per un periodo di tempo superiore a 5 mesi, ed una nave cui sia stata accordata un'estensione non deve essere autorizzata, in virtù di tale estensione, al suo arrivo nella nazione nella quale è immatricolata o nel porto in cui deve essere visitata, a lasciare quel porto o quella nazione senza aver ottenuto un nuovo certificato.

(f) Un certificato, che non sia quello di cui al comma (b) della presente Regola, che non sia stato esteso in base alle suddette disposizioni della presente Regola, può essere esteso dall'Amministrazione per un periodo di grazia fino ad 1 mese dalla data di scadenza su di esso indicata.

(g) Un certificato cessa di avere validità:

(i) se le ispezioni e le visite non vengono effettuate entro i periodi specificati nelle Regole 7 (a), 8, 9, e 10 (a) del Capitolo I della Convenzione e nel presente Protocollo o entro gli eventuali periodi di estensione accordati in base ai commi (d), (e) od (f) della presente Regola, o

(ii) dopo trasferimento della nave alla bandiera di un altro Governo.

Un nuovo certificato può essere rilasciato solo quando il Governo che lo deve rilasciare sia pienamente soddisfatto che la nave risponde alle disposizioni della Regola 11 (a) e (b) del presente Capitolo. Nel caso di trasferimento tra due Parti, se richiesto entro 3 mesi dalla data del trasferimento, il Governo della Parte la cui bandiera era prima battuta dalla nave deve

trasmettere al più presto all'Amministrazione copie dei certificati che la nave aveva prima del trasferimento e, se disponibili, copie dei relativi rapporti di visita.

## Regola 19 Controlli

Il testo esistente della Regola 19 viene sostituito dal seguente:

(a) Ogni nave, quando si trova in un porto di un'altra Parte, è soggetta a controlli, da parte di

funzionari debitamente autorizzati dal Governo di tale Parte, intesi a verificare la validità dei certificati

rilasciati in base alla Regola 12 o alla Regola 13 del Capitolo I della Convenzione.

(b) Tali certificati, se validi, devono essere accettati a meno che non vi siano chiari elementi che

facciano ritenere che le condizioni della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono

sostanzialmente ai dati di qualche certificato o che la nave e il suo equipaggiamento non soddisfano

alle disposizioni della Regola 11 (a) e (b) del presente Capitolo.

(c) Nella circostanza di cui al comma (b) della presente Regola o se un certificato è spirato o ha

perduto la sua validità, il funzionario che esegue il controllo deve fare passi per assicurarsi che la nave

non parta fino a che non possa prendere il mare o lasciare il porto per arrivare ad un appropriato

cantiere di riparazione senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate.

(d) Nel caso che questo controllo dia origine ad un intervento di qualsiasi genere, il funzionario che

effettua il controllo deve immediatamente informare, per iscritto, il Console o, in sua assenza, la più

vicina rappresentanza diplomatica dello Stato di cui la nave batte la bandiera, di tutte le circostanze per

cui l'intervento è stato ritenuto necessario. Inoltre devono essere di ciò informati anche gli ispettori

nominati o le organizzazioni riconosciute responsabili del rilascio dei certificati. I fatti riguardanti

l'intervento devono essere notificati all'Organizzazione.

(e) L'Autorità interessata dello Stato del porto deve notificare tutte le informazioni riguardanti la

nave alle autorità del più vicino porto di scalo, oltreché alle parti di cui al comma (d) della presente

Regola, se non è in grado di fare quanto detto nei commi (c) e (d) della presente Regola o se la nave è

stata autorizzata a procedere fino al più vicino porto di scalo.

(f) Nell'effettuazione dei controlli secondo la presente Regola, deve essere compiuto ogni sforzo per evitare che una nave venga indebitamente fermata o ritardata. Se una nave viene perciò indebitamente fermata o ritardata, essa ha diritto a compenso per perdite o danni patiti.

## Capitolo II-1

### COSTRUZIONE - COMPARTIMENTAZIONE E STABILITÀ MACCHINE ED IMPIANTI ELETTRICI

#### Parte A GENERALITÀ

#### Regola 1 Applicazione

Al testo esistente del comma (b) della Regola I viene aggiunto quanto segue:  
(iii) Nonostante le disposizioni del punto (ii) del presente comma (b) e del punto (a) (iii) della presente Regola, ai fini del comma (d) della Regola 29 del presente Capitolo, nave petroliera «nuova»

Significa una nave petroliera:

1. - per la quale il contratto di costruzione abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

2. - in mancanza di contratto di costruzione, la chiglia della quale venga impostata, o la quale si trovi ad un corrispondente stadio di costruzione, dopo il 10 gennaio 1980; o

3. - la consegna della quale avvenga dopo il 1° giugno 1982; o

4. - che abbia subito una trasformazione o una modifica di grande importanza:  
(a) per le quali il contratto abbia data posteriore al 10 giugno 1979; o

(b) in mancanza di contratto, il lavoro di costruzione delle quali venga iniziato dopo il 10 giugno 1982; o

(c) siano completate dopo il 10 giugno 1982.

(iv) Ai fini del comma (d) della Regola 29 del presente Capitolo, nave petroliera «esistente» è una nave petroliera che non sia una nave petroliera «nuova» quale definita al punto (iii) del presente comma (b).

(v) Ai fini del punto (iii) del presente comma (b), la trasformazione di una nave petroliera esistente avente portata lorda di 20.000 t o più per farla rispondere alle disposizioni del presente Protocollo o del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione

dell'inquinamento da parte delle navi, non può essere considerata costituire trasformazione o modifica di grande importanza.

## Regola 2 Definizioni

Al testo esistente della Regola 2 vanno aggiunti i seguenti commi:

(k) L'impianto di comando a distanza degli organi di governo è il mezzo col quale i dovuti movimenti del timone vengono trasmessi dal ponte di comando ai comandi dei gruppi che azionano i detti organi.

1. - L'organo di governo principale è il macchinario, gli eventuali gruppi che azionano l'organo stesso e i suoi ausiliari, ed i mezzi di applicazione del momento torcente all'asta del timone (per esempio barra o settore) necessari per far muovere il timone al fine di governare la nave nelle condizioni di servizio normale.

(m) Gruppo azionante un organo di governo è:

(i) nel caso di organo di governo elettrico, un motore elettrico col relativo equipaggiamento elettrico;

(ii) nel caso di organo di governo elettro-idraulico, un motore elettrico col relativo equipaggiamento elettrico e la pompa connessa;

(iii) nel caso di altro organo di governo idraulico, la macchina che lo aziona e la pompa connessa.

(n) L'organo di governo ausiliario è il sistema che è provveduto per far muovere il timone al fine di governare la nave nel caso che venga a mancare l'organo di governo principale.

## Parte C MACCHINE E IMPIANTI ELETTRICI

### Regola 29 Organi di governo

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(d) Solo per le navi petroliere:

(i) Quanto segue si applica ad ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 10.000 tons o più e, non dopo 2 anni dalla data di entrata in vigore del presente Protocollo, ad ogni nave petroliera esistente avente stazza lorda di 10.000 tons o più:

1. - devono essere provveduti due impianti di comando a distanza degli organi

di governo, ognuno dei quali deve poter essere comandato separatamente dal ponte di comando. Ciò non richiede che la ruota o la leva di governo siano in doppio. Nel caso di mancanza dell'impianto di comando a distanza degli organi di governo in funzione, l'altro impianto deve poter essere messo in funzione immediata da un posto sul ponte di comando. Ogni impianto di comando a distanza degli organi di governo, se elettrici, deve essere servito da un proprio circuito separato, alimentato dal circuito che aziona gli organi di governo, da un porto situato dentro al compartimento degli organi di governo.

In caso di mancanza di alimentazione di energia elettrica ad un impianto di comando a distanza degli organi di governo deve essere dato allarme al ponte di comando. Gli allarmi richiesti nel presente punto 1 devono essere tanto acustici quanto ottici e devono essere situati in un posto sul ponte di comando ove possano essere prontamente osservati;

2. - un comando dell'organo di governo principale deve essere previsto anche nel compartimento degli organi di governo;
3. - nel compartimento degli organi di governo devono essere previsti mezzi per sconnettere gli impianti di comando a distanza degli organi di governo dal circuito che li aziona;
5. - tra il ponte di comando e il compartimento degli organi di governo deve essere previsto un mezzo di comunicazione;
5. - sul ponte di comando deve essere indicata la posizione angolare esatta del timone.

L'indicazione dell'angolo del timone deve essere indipendente dagli impianti di comando a distanza degli organi di governo; e

6. - la posizione angolare del timone deve essere riconoscibile nel compartimento degli organi di governo.

(ii) Ad ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 10.000 tons o più, in aggiunta alle richieste

di cui in (a) ed in (d) (i) della presente Regola, si applica quanto segue:

1. - l'organo di governo principale deve comprendere due o più gruppi di energia identici e deve essere capace di azionare il timone come richiesto in (d) (ii) (2) della presente Regola mentre sono in funzione uno o più gruppi.

Per quanto ragionevole e pratico, l'organo di governo principale deve essere sistemato in modo che una singola mancanza nella sua tubatura o in uno dei gruppi non menomi

l'integrità delle altre parti dell'organo di governo.

Tutti gli accoppiatoi meccanici che fanno parte dell'organo di governo e la connessione meccanica con eventuali impianti di comando a distanza dell'organo di governo, devono essere di sana e fidata costruzione a soddisfazione dell'Amministrazione;

2. - l'organo di governo principale deve essere capace, con la nave alla sua massima immersione in

mare, di portare il timone da 350 da lato a 350 dall'altro, quando la nave procede in marcia avanti alla

sua massima velocità di esercizio. Il timone deve poter essere portato da 350 dall'uno o dall'altro lato a

30° dall'altro in non più di 28 s, nelle stesse condizioni;

3. - l'organo di governo principale deve essere azionato meccanicamente se necessario per

adempiere alle richieste di cui in (d) (ii) (2) della presente Regola;

4. - i gruppi che azionano l'organo di governo principale devono essere sistemati in modo da partire

automaticamente quando l'energia viene ristabilita dopo una sua mancanza;

5. - nel caso di mancanza di uno qualunque dei gruppi che azionano gli organi di governo, deve

esserne dato un allarme al ponte di comando. Ogni gruppo deve poter essere messo in funzione

automaticamente o manualmente da una posizione sul ponte di comando, e

6. - deve essere prevista automaticamente un'alimentazione alternativa di energia, sufficiente

almeno per alimentare un gruppo degli organi di governo in modo da azionare il timone come precisato

qui di seguito ed anche per alimentare l'impianto di comando a distanza associato e l'indicatore

dell'angolo del timone entro 45 s, dalla sorgente di energia elettrica di emergenza o da un'altra

sorgente di energia indipendente posta nel compartimento degli organi di governo. La sorgente di

energia indipendente deve essere usata solo a questo scopo e deve avere una capacità sufficiente per

mezz'ora di funzionamento continuo. Il gruppo che aziona l'organo di governo, quando viene alimentato

dalla sorgente di energia indipendente, deve essere capace almeno di portare il timone da 150 da un

lato a 15° dall'altro in non più di 60 s con la nave alla sua massima immersione in mare quando

procede in marcia avanti a metà della sua velocità massima di esercizio,

oppure a 7 nodi, assumendo il

maggior valore tra questi due valori di velocità.

## Capitolo II-2

### COSTRUZIONE - PROTEZIONE ANTINCENDIO, RIVELAZIONE DEGLI INCENDI ED ESTINZIONE DEGLI INCENDI

#### Parte A

#### GENERALITÀ

#### Regola 1

#### Applicazione

Al testo esistente del comma (a) viene aggiunto quanto segue:

(iv) Nonostante le disposizioni dei punti (ii) e (iii) del presente comma (a), ai fini del punto (a) (ii)

della Regola 55 e della Regola 60 del presente Capitolo, nave petroliera «nuova» significa una nave petroliera:

1. - per la quale il contratto di costruzione abbia data posteriore al 10 giugno 1979; o

2. - in mancanza di contratto di costruzione, la chiglia della quale venga impostata, o la quale si

trovi ad un corrispondente stato di costruzione, dopo il 10 gennaio 1980; o

3. - la consegna della quale avvenga dopo il 10 giugno 1982; o

4. - che abbia subito una trasformazione o una modifica di grande importanza:

(a) per le quali il contratto abbia data posteriore al 10 giugno 1979; o

(b) in mancanza di un contratto, il lavoro di costruzione delle quali venga iniziato dopo il 10 gennaio 1980; o

(c) siano completate dopo il 10 giugno 1982.

(v) Ai fini del punto (a) (ii) della Regola 55 e della Regola 60 del presente Capitolo, nave petroliera

«esistente» è una nave petroliera che non sia una nave petroliera «nuova» quale definita al punto (iv)

del presente comma (a).

(vi) Ai fini del punto (iv) del presente comma (a), la trasformazione di una nave petroliera esistente

avente portata lorda di 20.000 t o più per farla rispondere alle disposizioni del presente Protocollo o del

Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione

dell'inquinamento da parte delle navi, non può essere considerata costituire trasformazione o modifica di grande importanza.

#### Regola 3

#### Definizioni

Il testo esistente del punto (v) viene sostituito dal seguente:

(v) «Dislocamento leggero» (Lightweight) significa il dislocamento di una nave (in t) senza carico, combustibile, olio lubrificante, acqua di zavorra, acqua dolce ed acqua di alimento in cisterne, provviste di consumo e passeggeri ed equipaggio coi loro effetti personali.

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(x) «Petrolio greggio» (Crude oil) significa qualsiasi petrolio che si trova allo stato naturale nella

terra, trattato o no per renderlo atto al trasporto, e comprende:

- (i) petrolio greggio da cui possono essere state estratte certe frazioni distillate;
- (ii) petrolio greggio a cui possono essere state aggiunte certe frazioni distillate.

## Parte E

### MISURE DI SICUREZZA CONTRO GLI INCENDI PER LE NAVI PETROLIERE

#### Regola 55

##### Applicazione

Il testo esistente di questa Regola viene sostituito dal seguente:

(a) Se non disposto altrimenti espressamente:

- (i) La presente Parte E si applica a tutte le navi petroliere nuove che trasportano petrolio greggio e prodotti petroliferi con p.i. non superiore a 60°C (1400F) (prova in vaso chiuso) come determinato per mezzo di un apparato approvato di misura del p.i. e con pressione di vapore Reid inferiore alla pressione atmosferica e a quella di altri prodotti liquidi aventi rischio di incendio simile; e
  - (ii) inoltre, tutte le navi cui si applica la presente Parte E devono soddisfare alle norme delle Regole 52, 53 e 54 del Capitolo II-2 della Convenzione, con la differenza che gli impianti fissi di estinzione incendi a gas per i locali da carico non devono essere usati per navi petroliere nuove e per quelle navi petroliere esistenti che soddisfano alla Regola 60 del presente Capitolo. Per le navi petroliere esistenti per le quali non è richiesto che soddisfino alla Regola 60, l'Amministrazione, applicando le disposizioni del comma (f) della Regola 52, può accettare un impianto a schiuma atto a scaricare schiuma internamente o esternamente alle cisterne. I dettagli della sistemazione devono essere a soddisfazione dell'Amministrazione.
- (b) Ove si intendano trasportare carichi, diversi da quelli di cui in (a) (i) della presente Regola, introducenti rischi di incendio addizionali, saranno richieste misure di sicurezza

addizionali a  
soddisfazione dell'Amministrazione.

(c) Le navi che trasportano carichi combinati non devono trasportare carichi solidi, a meno che tutte le cisterne del carico siano vuote di petrolio e libere da gas o a meno che, in ogni caso, l'Amministrazione sia soddisfatta delle sistemazioni provvedute.

## Regola 60 Protezione delle cisterne del carico

Il testo esistente di questa Regola viene sostituito dal seguente:

(a) Per le navi petroliere nuove aventi portata lorda di 20.000 t o più, la protezione della zona di ponte delle cisterne del carico e delle cisterne stesse deve essere ottenuta per mezzo di un impianto fisso a schiuma per ponte e di un impianto fisso a gas inerte secondo le disposizioni delle Regole 61 e 62 del Capitolo II-2 della Convenzione, a meno che, in luogo delle suddette installazioni, l'Amministrazione, dopo aver considerato le sistemazioni e l'equipaggiamento della nave, possa accettare altre combinazioni di installazioni fisse se esse offrono protezione equivalente alle suddette, secondo la Regola 5 del Capitolo I della Convenzione.

(b) Per essere considerato equivalente, l'impianto proposto in luogo di quello a schiuma per ponte deve:

(i) essere capace di estinguere incendi di versamenti di petrolio ed anche di impedire l'accensione di petrolio versato non ancora acceso; e

(ii) essere capace di combattere incendi in cisterne rotte.

(c) Per essere considerato equivalente, l'impianto proposto in luogo di quello a gas inerte deve:

(i) essere capace di prevenire pericolosi accumuli di miscele esplosive in cisterne del carico intatte durante il servizio normale per tutto il viaggio in zavorra ed il servizio necessario per le operazioni delle cisterne; e

(ii) essere progettato in modo da ridurre al minimo il rischio di incendio per generazione di elettricità statica da parte dello stesso impianto.

(d) Ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 20 mila t o più impiegata per servizio di trasporto di petrolio greggio deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle disposizioni del comma (a) della presente Regola, non dopo le seguenti date:

(i) 2 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda di 70.000 t o più; e

(ii) 4 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda inferiore a 70.000 t, a meno che, per navi petroliere aventi portata lorda inferiore a 40.000 t non provviste di macchine per lavaggio delle cisterne con capacità singola superiore a 60 mc/h,

l'Amministrazione possa esentare navi petroliere esistenti dalle richieste del presente comma (d), se non fosse ragionevole e praticabile applicare tali richieste, tenendo conto delle caratteristiche di progetto della nave.

(e) Ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 40 mila t o più impiegata per servizio di trasporto di petrolio greggio ed ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 20.000 t o più impiegata per servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio provvista di macchine per lavaggio delle cisterne con capacità singola superiore a 60 mc/h, deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle richieste del comma (a) della presente Regola, non dopo le seguenti date:

(i) 2 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda di 70.000 t o più; e

(ii) 4 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda inferiore a 70.000 t.

(f) Ogni nave petroliera che opera con un procedimento di pulizia delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle richieste della Regola 62 del Capitolo II-2 della Convenzione e di macchine fisse per lavaggio delle cisterne.

(g) Tutte le navi petroliere provviste di un impianto fisso a gas inerte devono avere un impianto di vuoto chiuso.

(h) Ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 2.000 tons o più non coperta dal comma (a) della presente Regola deve essere provvista di un impianto a schiuma atto a scaricare schiuma internamente o esternamente alle cisterne.

I dettagli di tale installazione devono essere a soddisfazione dell'Amministrazione.

## Capitolo V SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

### Regola 12 Equipaggiamento di navigazione delle navi

Il testo esistente del comma (a) viene sostituito dal seguente:

(a) Tutte le navi aventi stazza lorda di 1.600 tons o più, ma inferiore a 10.000 tons, devono essere provviste di almeno 1 radar. Tutte le navi aventi stazza lorda di 10.000 tons o più devono essere provviste di almeno 2 radar, ciascuno atto a funzionare indipendentemente dall'altro. Tutti i radar previsti secondo la presente Regola devono essere di tipo approvato dall'Amministrazione e devono rispondere a norme operative non inferiori a quelle adottate dall'Organizzazione. Sul ponte di comando delle suddette navi devono esservi dispositivi per il rilievo delle letture dei radar.

### Regola 19 Uso del pilota automatico

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(d) Il governo manuale deve essere provato dopo un uso prolungato del pilota automatico, e prima di entrare in zone in cui la navigazione richiede cautela speciale. Al presente Capitolo vanno aggiunte le seguenti nuove Regole:

#### Regola 19-1 Funzionamento degli organi di governo

Nelle zone in cui la navigazione richiede cautela speciale, le navi devono avere più di un gruppo di energia per gli organi di governo in funzione quando tali gruppi sono capaci di funzionamento simultaneo.

#### Regola 19-2 Organi di governo - Prove ed esercitazioni

(a) Entro 12 ore dopo la partenza gli organi di governo della nave devono essere controllati e provati dall'equipaggio della nave. La procedura di prova deve includere, ove

applicabile, il funzionamento di quanto segue:

- (i) organo di governo principale;
- (ii) organo di governo ausiliario;
- (iii) impianti di comando a distanza degli organi di governo;
- (iv) posti di governo situati sul ponte di comando;
- (v) alimentazione di energia di emergenza;
- (vi) indicatori dell'angolo del timone rispetto alla posizione reale del timone;
- (vii) allarmi di mancanza di energia all'impianto di comando a distanza degli organi di governo; e
- (viii) allarmi di mancanza dei gruppi azionanti gli organi di governo.

(b) I controlli e le prove devono includere:

- (i) il completo movimento del timone secondo le possibilità degli organi di governo che sono richieste;
- (ii) un'ispezione visiva degli organi di governo e dei loro elementi di connessioni; e
- (iii) il funzionamento dei mezzi di comunicazione tra il ponte di comando e il compartimento degli organi di governo.

(c) (i) Sul ponte di comando e nel compartimento degli organi di governo devono essere

permanentemente esposte istruzioni operative semplici, con un diagramma schematico mostrante le procedure di scambio per gli impianti di comando a distanza degli organi di governo e i gruppi che azionano gli organi di governo.

(ii) Tutti gli ufficiali interessati al funzionamento e/o alla manutenzione degli organi di governo devono avere familiarità con il funzionamento dei relativi impianti sistemati sulla nave e con i sistemi di scambio da un impianto ad un altro.

(d) Oltre ai controlli ed alle prove di «routine» prescritti ai commi (a) e (b) della presente Regola,

devono venir effettuate esercitazioni di governo di emergenza almeno ogni 3 mesi, al fine di prendere pratica sulle procedure di governo di emergenza.

Queste esercitazioni devono includere un comando diretto da dentro il compartimento degli organi di governo, il sistema di comunicazione col ponte di comando e, ove applicabile, il funzionamento delle alimentazioni di energia alternative.

(e) L'Amministrazione può rinunciare alla richiesta di eseguire i controlli e le prove prescritti ai commi

(a) e (b) della presente Regola per le navi che effettuano regolarmente viaggi di breve durata. Per tali navi i suddetti controlli e prove devono essere eseguiti almeno una volta alla settimana.

(f) Le date in cui vengono effettuati i controlli e le prove prescritti in (a) e (b)

della presente Regola, e le date e i dettagli delle esercitazioni di governo di emergenza eseguite secondo il comma (d) della presente Regola, devono essere indicati nel giornale nautico come può essere prescritto dall'Amministrazione.

## APPENDICE

### MODULO DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA DI COSTRUZIONE PER NAVE DA CARICO

(Si omette il modulo)

(1) Pubblicata nella Gazz. Uff. 15 luglio 1982, n. 193, S.O.

(1/a) Con D.M. 11 gennaio 1984 (Gazz. Uff. 14 febbraio 1984, n. 44) è stato approvato il modello del

«registro degli idrocarburi». Il nuovo modello del registro è stato approvato con D.M. 11 dicembre

1992 (Gazz. Uff. 30 dicembre 1992, n. 305).

(2) Dei protocolli si riporta soltanto il testo della traduzione non ufficiale.