



REPUBBLICA DI SAN MARINO

DECRETO CONSILIARE 26 febbraio 2021 n.37

**Noi Capitani Reggenti
la Serenissima Repubblica di San Marino**

*Visto il combinato disposto dell'articolo 5, comma 3, della Legge Costituzionale n.185/2005 e dell'articolo 11, comma 2, della Legge Qualificata n.186/2005;
Vista la delibera del Consiglio Grande e Generale n.15 del 23 febbraio 2021;
ValendoCi delle Nostre Facoltà;
Promulghiamo e mandiamo a pubblicare:*

**ADESIONE AL PROTOCOLLO RELATIVO ALLA CONVENZIONE
INTERNAZIONALE PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO
CAUSATO DA NAVI (MARPOL)**

Articolo Unico

Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo relativo alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) concluso a Londra il 7 febbraio 1978 (Allegato A), a decorrere dall'entrata in vigore del Protocollo, in conformità a quanto disposto dall'articolo V del Protocollo medesimo.

Dato dalla Nostra Residenza, addì 26 febbraio 2021/1720 d.F.R.

I CAPITANI REGGENTI
Alessandro Cardelli – Mirko Dolcini

**IL SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI INTERNI**
Elena Tonnini

PROTOCOL OF 1978
RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

RECOGNIZING FURTHER the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

ACKNOWLEDGING HOWEVER the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

- (a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
- (b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

ARTICLE II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

ARTICLE III

Communication of Information

The text of Article 11(1)(b) of the Convention is replaced by the following:

"a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.
3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ARTICLE VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.
3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE VIII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").
2. The Depositary shall:
 - (a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of the present Protocol;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any decision made in accordance with Article II(1) of the present Protocol;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

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

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1

Definitions

Paragraphs (1) to (7) - No change

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

- (8) (a) 'Major conversion' means a conversion of an existing ship:
- (i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (ii) which changes the type of the ship; or
 - (iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons dead-weight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) - No change

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

(23) 'Lightweight' means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

Paragraphs (24) and (25) - No change

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

- (a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D and 18(6) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 - No change

Regulation 4

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

Surveys and Inspections

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
- (c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six

months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship; and
- (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8

Duration of Certificate

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

- (1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.
- (2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 - No change

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast
Tanks and Crude Oil Washing

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

- (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
- (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

- (a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- (b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated

ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X).

- (a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

- (1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.
- (2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.
- (3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.
- (4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

- (a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

- (a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or
- (b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:
 - (i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or
 - (ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;
 - (b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in subparagraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
 - (c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and
 - (d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.
- (3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13D

Existing Oil Tankers Having Special
Ballast Arrangements

- (1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

- 14 -

- (a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol.

Regulation 13E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J[L_t (B + 2D)]$$

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight
0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

- (3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where: a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight

a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight

a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above,

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23(1)(a) of this Annex,

O_s = as defined in Regulation 23(1)(b) of this Annex,

O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24(2) of this Annex.

- (4) In the determination of "PA_c" and "PA_s" for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- (a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_c"; and
- (b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_s".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

- 17 -

Regulation 14 - No change

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 - No change

Regulation 18

**Pumping, Piping and Discharge Arrangements of
Oil Tankers**

Paragraphs (1) to (4) - No change

The following paragraphs are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

- (a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and
- (b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5)(b) of this Regulation.

Regulation 19 - No change

- 18 -

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)"
in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 - No change

Appendix I - LIST OF OILS

No change

Appendix II - FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,
under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized
under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the
International Convention for the Prevention of Pollution from
Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Crude oil tanker*

Product carrier*

Crude oil/product carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under
Regulation 2(2) of Annex I of the Protocol*

Ship other than any of the above*

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of
construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion

* Delete as appropriate.

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)
- (b) an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Protocol:

.....
.....

Remarks:

* Delete as appropriate.

Endorsement for existing ships*

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships**

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A(3), 15(1) and 16(4) of Annex I of the Protocol.

PART B OIL TANKERS*

Carrying Capacity of Ship (m ³)	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with**
- (b) not required to be constructed according to**
- (c) not required to be constructed according to, but complies with**

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.

2. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with**
- (b) not required to be constructed according to**

the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

* This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

** Delete as appropriate.

3. This ship is:

- (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with*
- (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to*
- (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with*
- (d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from*

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

- (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions of Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks*
- (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing*

* Delete as appropriate.

4. This ship is:

- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*
- (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to*

the requirements of Regulation 13(6) of Annex I of the Protocol.

Segregated ballast tanks**

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Dedicated Clean Ballast Tanks**

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until
in accordance with the requirements of Regulation 13A of (date)
Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

* Delete as appropriate.

** Delete if not applicable.

Manual*

This is to certify that this ship has been supplied with:

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol**
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol**

Identification of the valid Manual

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.

** Delete as appropriate.

PART C EXEMPTIONS*

This is to certify that this ship is:

- (a) solely engaged in trade between
and in accordance with
Regulation 13C of Annex I of the Protocol**; or
- (b) operating with special ballast arrangements in accordance
with Regulation 13D of Annex I of the Protocol**

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13
of Annex I of the Protocol.

Signed
(Signature of duly
authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.

** Delete as appropriate.

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

that the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of that Protocol.

This Certificate is valid until

subject to intermediate
survey(s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19
(Signature of duly authorized
official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Protocol 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR
OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED
CLEAN BALLAST TANKS*

Name of ship
Distinctive number or letters
Total cargo carrying capacity cubic metres
Total dedicated clean ballast capacity cubic metres
The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

(A) Ballasting of dedicated clean ballast tanks

101.	Identity of tank(s) ballasted			
102.	Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103.	Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104.	Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106.	Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry Officer in charge

Master

(B) Discharge of clean ballast

107.	Identity of tank(s)			
108.	Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			
109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s))			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge

Master

Supplement 2

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE OIL TANKERS
OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE
USING CRUDE OIL WASHING*

Name of ship
Distinctive number or letters
Total cargo carrying capacity cubic metres
Voyage from to
(Port(s)) (date) (Port(s)) (date)

NOTES: The periods covered by the supplement should be consistent
with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down
in the Operations and Equipment Manual required by
Regulation 13B(5)(a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or
water rinsed.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

(A) Crude oil washing

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports				
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)				
203.	Number of machines in use				
204.	Commenced washing (a) date and time (b) ullage				
205.	Washing pattern employed (see Note 2)				
206.	Washing line pressure				
207.	Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage				
208.	Remarks				

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry Officer in charge

Master

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No.2 centre, forward section.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then details must be given under Remarks.

(B) Water rinsing or flushing of tank bottoms

209.	Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out				
210.	Identity of tank(s) and date				
211.	Volume of water used				
212.	Transferred to: (a) reception facilities (b) slop tank(s) (identify slop tank(s))				

Date of entry Officer in charge

Master

Supplement 3

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK
FOR OIL TANKERS ENGAGED IN
SPECIFIC TRADES*

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total ballast water capacity
required for compliance with
Regulation 13(2) and (3) of

Annex I of the Protocol cubic metres

Voyages from to
(Port(s)) (Port(s))

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent
with the periods covered by the Oil Record Book.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Sections (d), (f), (g) and (i) of the Oil Record Book. Other information required should be entered in the Oil Record Book.

(A) Loading of ballast water

301.	Identity of tank(s) ballasted				
302.	Date and position of ship when ballasted				
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres				
304.	Method of calculating ballast quantity				
305.	Remarks				
306.	Date and signature of officer in charge				
307.	Date and signature of Master				

(B) Re-allocation of ballast water within the ship

308.	Reason for re-allocation				
309.	Date and signature of officer in charge				
310.	Date and signature of Master				

(C) Ballast water discharge to reception facility

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged				
312.	Name or designation of reception facility				
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres				
314.	Method of calculating ballast quantity				
315.	Date and signature of officer in charge				
316.	Date and signature of Master				
317.	Date, signature and stamp of port authority official				

- 38 -

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

No change

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL
SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN
FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND
RAIL TANK WAGONS

No change

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

No change

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

No change

Certified true copy of the English text of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 done at London on 17 February 1978, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "H. N. Abaneta", with a stylized flourish at the end.

London,

13 VI 1991

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

Concluso a Londra il 17 febbraio 1978

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 obiettivi 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:

Art. I Obblighi generali

1. Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a dare effetto:
 - a) al presente Protocollo ed al suo Annesso³ allegato che ne costituisce parte integrante; e

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

- 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.

Art. II Applicazione dell'Annesso II della Convenzione

- 1. Nonostante le disposizioni dell'articolo 14 paragrafo 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 di $\frac{2}{3}$ 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.⁴ (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.

Art. III Comunicazione di informazioni

Il testo dell'articolo II capoverso 1 lettera b) della Convenzione viene sostituito dal seguente:

- «b) 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 le responsabilità e le condizioni specifiche delle autorizzazioni date agli ispettori nominati od alle organizzazioni riconosciute.»

Art. 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 riserva per ratifica, accettazione o approvazione; oppure

⁴ Dopo il 22 mag. 1982, l'Organizzazione porta il nome di: «Organizzazione Marittima Internazionale».

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

- 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.

Art. 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 cinquanta per cento 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 depositato si riferirà al presente Protocollo quale modificato.

Art. 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.

Art. 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 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.

Art. 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:

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

- 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 paragrafo 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 Unite⁵.

Art. 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 che, i sottoscritti, debitamente a ciò autorizzati dai rispettivi governi, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Londra il 7 febbraio 1978.

Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi

Le Parti della Convenzione,

Consce della necessità di proteggere l'ambiente in generale e l'ambiente marino in particolare,

Riconoscendo che gli scarichi deliberati, per negligenza o accidentali, di idrocarburi ed altre sostanze nocive da parte di navi costituiscono una grave fonte di inquinamento,

Riconoscendo anche l'importanza della Convenzione internazionale del 1954⁶ per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine provocato da idrocarburi, primo strumento multilaterale che abbia avuto per obiettivo essenziale la protezione dell'ambiente, e sensibili al notevole contributo che tale Convenzione ha dato alla preservazione dei mari e dei litorali dall'inquinamento,

Desiderose di porre fine all'inquinamento intenzionale dell'ambiente marino causato da idrocarburi e da altre sostanze nocive e di ridurre al massimo gli scarichi accidentali di questo tipo di sostanze,

Ritenendo che il mezzo migliore per realizzare tale obiettivo sia di fissare delle norme di portata universale e che non si limitino all'inquinamento causato da idrocarburi,

Hanno convenuto quanto segue:

Art. 1 Obblighi generali derivanti dalla Convenzione

1. Le Parti della Convenzione si impegnano a dare efficacia alle disposizioni della presente Convenzione, nonché a quelle degli Allegati⁷ dai quali sono vincolate al fine di prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino dovuto allo scarico di sostanze nocive o di effluenti contenenti tali sostanze che contravvengono alle disposizioni della Convenzione.
2. Salvo espressa disposizione in senso contrario, ogni riferimento alla presente Convenzione costituisce al tempo stesso un riferimento ai suoi Protocolli e Allegati.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

Art. 2 Definizioni

Ai fini della presente Convenzione, salvo espressa disposizione in senso contrario:

1. «Norme» indicano le norme figuranti nell'Allegato della presente Convenzione.
2. «Sostanza nociva» indica ogni sostanza la cui introduzione in mare è suscettibile di mettere in pericolo la salute umana, di nuocere alle risorse biologiche, alla fauna ed alla flora marina, di recar pregiudizio alle attrattive del paesaggio o di ostacolare ogni altra legittima utilizzazione del mare, ed include ogni sostanza sottoposta a controllo in base alla presente Convenzione.
3. a) «Rigetto», quando si riferisce alle sostanze nocive o ai liquidi contenenti tali sostanze, indica ogni scarico comunque proveniente da una nave, qualunque ne sia la causa, e comprende ogni scarico, evacuazione, versamento, fuga, scarico mediante pompaggio, emanazione o spurgo.
b) Il «rigetto» non include:
 - i) lo scarico secondo il significato della Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti o altre materie, adottata a Londra il 13 novembre 1972⁸; né
 - ii) gli scarichi di sostanze nocive che derivano direttamente dall'esplosione, dallo sfruttamento e dal trattamento connesso, al largo delle coste, delle risorse minerali del fondo dei mari e degli oceani; né
 - iii) gli scarichi di sostanze nocive effettuati ai fini di lecite ricerche scientifiche miranti a ridurre o a combattere l'inquinamento.
4. «Nave» indica un natante di qualsiasi tipo, comunque operante nell'ambiente marino e comprendente gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i galleggianti e le piattaforme fisse o galleggianti.
5. «Autorità» indica il Governo dello Stato che esercita la propria autorità sulla nave. Nel caso di una nave autorizzata a battere la bandiera di uno Stato, l'Autorità è il Governo di tale Stato. Nel caso delle piattaforme fisse o galleggianti adibite all'esplorazione ed allo sfruttamento del fondo dei mari e del sottosuolo adiacente alle coste sulle quali lo Stato rivierasco esercita dei diritti sovrani ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle loro risorse naturali, l'Autorità è il Governo dello Stato rivierasco interessato.
6. «Incidente» indica un evento che comporti o sia suscettibile di causare lo scarico in mare di una sostanza nociva o di effluenti contenenti una tale sostanza.
7. «Organizzazione» indica l'Organizzazione⁹ intergovernativa consultiva della navigazione marittima.

⁹ Dopo il 22 mag. 1982, l'Organizzazione porta il nome d'«Organizzazione Marittima Internazionale».

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

Art. 3 Campo di applicazione

1. La presente Convenzione si applica:

- a) alle navi che sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte della Convenzione, e
- b. alle navi che non sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte ma che operano sotto l'autorità di tale Parte.

2. Nessuna disposizione del presente articolo potrebbe essere interpretata come suscettibile di recare pregiudizio ai diritti sovrani delle Parti sul fondo dei mari e sul sottosuolo adiacente alle coste ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle risorse naturali o come suscettibile di estendere tali diritti, in conformità del diritto internazionale.

3. La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra o alle navi da guerra ausiliarie né alle altre navi appartenenti ad uno Stato o gestite da tale Stato fintantoché quest'ultimo le utilizzi esclusivamente per servizi governativi e non commerciali. Tuttavia, ciascuna Parte deve accertarsi, nell'adottare delle misure adeguate che non compromettano le operazioni o la capacità operativa delle navi di questo tipo che le appartengano o che siano da essa gestite, che queste agiscano in modo che sia compatibile con la presente Convenzione, per quanto ciò sia ragionevole e praticabile.

Art. 4 Violazioni

1. Ogni violazione alle disposizioni della presente Convenzione è punita dalla legge dell'Autorità da cui dipende la nave in questione, qualunque sia il luogo in cui avviene l'infrazione. Se l'Autorità è informata di una tale infrazione ed è convinta che esistono prove sufficienti per permetterle di iniziare dei procedimenti per la presunta infrazione, essa inizia tali procedimenti al più presto possibile in conformità delle proprie leggi.

2. Ogni violazione alle disposizioni della presente Convenzione commessa sotto la giurisdizione di una Parte della Convenzione è punita dalle leggi di tale Parte. Ogni qualvolta abbia luogo una tale infrazione, la Parte deve:

- a) iniziare dei procedimenti conformemente alle proprie leggi; o
- b) fornire all'Autorità da cui dipende la nave le prove che possono essere in suo possesso per dimostrare che è avvenuta un'infrazione.

3. Quando sono fornite all'Autorità da cui dipende la nave delle informazioni o delle prove relative ad un'infrazione della Convenzione da parte di una nave, tale Autorità informa al più presto lo Stato che ha fornito le informazioni o le prove, nonché l'Organizzazione, delle misure adottate.

4. Le sanzioni previste dalle leggi delle Parti in applicazione del presente articolo devono essere, per il loro rigore, di natura tale da scoraggiare gli eventuali trasgressori, e di una identica severità, qualunque sia il luogo in cui è stata commessa l'infrazione.

Art. 5 Certificati e norme speciali concernenti l'ispezione della nave

1. Subordinatamente alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo, i certificati rilasciati dall'Autorità di una Parte della Convenzione conformemente alle disposizioni delle norme devono essere accettati dalle altre Parti contraenti e ritenuti, a tutti i fini previsti dalla presente Convenzione, come aventi la stessa validità di un certificato rilasciato da loro stesse.

2. Ogni nave che sia tenuta ad essere in possesso di un certificato rilasciato conformemente alle disposizioni contenute nelle norme è sottoposta, nei porti o nei terminali al largo, sotto la giurisdizione di un'altra Parte, ad una ispezione effettuata da funzionari debitamente autorizzati a tale scopo dalla detta Parte. Ogni ispezione di tal genere ha il solo scopo di verificare la presenza a bordo di un certificato in corso di validità, a meno che tale Parte non abbia precisi motivi per ritenere che le caratteristiche della nave o del suo equipaggiamento differiscano sensibilmente da quelle che sono scritte sul certificato. In tal caso, o ove non esista a bordo della nave un certificato in corso di validità, lo Stato che compie l'ispezione adotta le misure necessarie per impedire alla nave di salpare prima che possa farlo senza danno eccessivo per l'ambiente marino. Tuttavia, la detta Parte può autorizzare la nave a lasciare il porto o il terminale al largo per recarsi nell'appropriato cantiere di riparazione più vicino.

3. Se una Parte vieta ad una nave straniera l'accesso ad un porto o ad un terminale al largo che si trovi sotto la propria giurisdizione, o ove essa proceda ad un qualsiasi intervento nei confronti di tale nave prendendo a pretesto il fatto che la nave non è conforme alle disposizioni della presente Convenzione, la Parte avverte immediatamente il console o il rappresentante diplomatico della Parte di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, o, in caso di impossibilità, l'Autorità da cui dipende la nave in questione. Prima di formulare un tale divieto e prima di procedere ad un tale intervento, la Parte chiede di consultare l'Autorità da cui dipende la nave. Viene anche avvertita l'Autorità quando una nave non ha a bordo un certificato in corso di validità conforme alle disposizioni contenute nelle norme.

4. Le Parti applicano alle navi degli Stati che non sono Parti della Convenzione le norme della presente Convenzione nella misura in cui ciò è necessario per non far beneficiare tali navi di condizioni più favorevoli.

Art. 6 Ricerca delle infrazioni ed esecuzione delle disposizioni della Convenzione

1. Le Parti della Convenzione collaborano nella ricerca delle infrazioni e nell'esecuzione delle disposizioni della presente Convenzione facendo uso di tutti i mezzi pratici appropriati di ricerca e di continua sorveglianza dell'ambiente nonché dei metodi soddisfacenti di trasmissione delle informazioni e di raccolta delle prove.

2. Ogni nave alla quale si applichi la presente Convenzione può essere sottoposta, in ogni porto o terminale al largo di una Parte, all'ispezione di funzionari designati od autorizzati dalla detta Parte, al fine di verificare se essa abbia scaricato delle sostanze nocive contravvenendo alle disposizioni contenute nelle norme. Nel caso in cui l'ispezione riveli un'infrazione delle disposizioni della Convenzione, ne viene comunicato il rendiconto all'Autorità affinché questa adotti delle misure appropriate.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

3. Ogni Parte fornisce all'Autorità la prova, ove esista, che tale nave ha scaricato delle sostanze nocive o degli effluenti contenenti tali sostanze contravvenendo alle disposizioni contenute nelle norme. Nella misura del possibile, tale infrazione viene portata a conoscenza del capitano della nave da parte dell'Autorità competente di tale Parte.

4. Al ricevimento di tale prova, l'Autorità esamina la questione e può chiedere all'altra Parte di fornirle dati di fatto più completi o più conclusivi sull'infrazione. Se l'Autorità ritiene che la prova è sufficiente per permetterle di iniziare un procedimento, essa inizia un procedimento appena possibile e in conformità delle proprie leggi. L'Autorità informa al più presto la Parte che le ha segnalato la presunta infrazione, nonché l'Organizzazione, dei procedimenti iniziati.

5. Una Parte può ispezionare ogni nave, alla quale si applichi la presente Convenzione, che faccia scalo in un porto o in un terminale al largo sotto la propria giurisdizione quando un'altra Parte le chieda di procedere a tale indagine fornendo prove sufficienti che la nave ha scaricato in un qualunque luogo delle sostanze nocive o degli effluenti contenenti tali sostanze. Viene fatto il resoconto dell'indagine alla Parte che l'ha richiesta nonché all'Autorità, allo scopo di adottare le misure del caso conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

Art. 7 Ritardi causati indebitamente alle navi

1. Deve essere fatto ogni possibile sforzo per evitare che a seguito delle misure adottate in applicazione degli articoli 4, 5 o 6 della presente Convenzione una nave venga indebitamente fermata o ritardata.

2. Ogni nave che sia stata trattenuta indebitamente o che abbia subito un ritardo a seguito dell'applicazione degli articoli 4, 5 o 6 della presente Convenzione ha diritto ad un risarcimento per le perdite o i danni subiti.

Art. 8 Rapporti sugli eventi comportanti o suscettibili di comportare lo scarico di sostanze nocive

1. In caso di incidente, deve essere fatto, senza indugio, un rapporto nella misura più ampia possibile, in conformità delle disposizioni del Protocollo I della presente Convenzione.

2. Ogni Parte della Convenzione deve:

- a) applicare le disposizioni necessarie affinché un funzionario o un organismo competente riceva ed analizzi tutti i rapporti sugli eventi verificatisi; e
- b) notificare all'Organizzazione i particolari completi di tali disposizioni, perché vengano diffusi alle altre Parti e Stati membri dell'Organizzazione.

3. Ogniqualvolta una Parte riceva un rapporto in base alle disposizioni del presente articolo, la detta Parte lo trasmette senza indugio:

- a) all'Autorità da cui dipende la nave in questione; e
- b) ad ogni altro Stato suscettibile di essere colpito dall'evento.

4. Ogni Parte della Convenzione fa dare alle proprie navi ed aeronavi incaricate di compiere l'ispezione dei mari nonché ai servizi competenti delle istruzioni invitandoli a segnalare alle proprie Autorità ogni evento di cui al Protocollo I della presente Convenzione. Ove lo ritenga utile, lo comunica anche all'Organizzazione e ad ogni altra Parte interessata.

Art. 9 Altri Trattati ed interpretazione

1. Con la sua entrata in vigore, la presente Convenzione sostituisce la Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dell'inquinamento delle acque del mare da idrocarburi, ed emendamenti, nei confronti delle Parti della presente Convenzione.

2. Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica la codificazione e l'elaborazione del diritto del mare da parte della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare indetta in base alla Risoluzione 2750 C (XXV) dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, né le rivendicazioni e le posizioni giuridiche presenti o future di ogni Stato riguardanti il diritto del mare e la natura e l'estensione della giurisdizione dello Stato rivierasco e dello Stato di bandiera.

3. Nella presente Convenzione, il termine «giurisdizione» viene interpretato conformemente al diritto internazionale in vigore al momento dell'applicazione o dell'interpretazione della presente Convenzione.

Art. 10 Composizione delle controversie

Ogni controversia fra due o più Parti della Convenzione sull'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione, che non abbia potuto essere composta mediante negoziati tra le Parti in causa viene, salvo decisione contraria delle Parti, sottoposta ad arbitrato a richiesta di una delle Parti, alle condizioni previste dal Protocollo II della presente Convenzione.

Art. 11 Trasmissione delle informazioni

1. Le Parti della Convenzione si impegnano a comunicare all'Organizzazione:

- a) il testo delle leggi, ordinanze, decreti, regolamenti ed altri strumenti promulgati sulle diverse questioni che entrano nel campo di applicazione della presente Convenzione;
- b)¹⁰ la lista degli organismi non governativi abilitati ad agire in loro nome per tutto ciò che riguarda la concezione, la costruzione e l'equipaggiamento delle navi che trasportino delle sostanze nocive conformemente alle disposizioni contenute nelle norme;
- e) un numero sufficiente di modelli di certificati che esse rilasciano in applicazione delle disposizioni contenute nelle norme;
- d) un elenco degli impianti di raccolta comprendente la loro ubicazione, capacità, disponibilità ed altre caratteristiche;

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

- e) tutti i rapporti ufficiali o i riassunti di tali rapporti che espongono i risultati dell'applicazione della presente Convenzione; e
- f) un rapporto annuo che presenti, in una forma resa standardizzata da parte dell'Organizzazione, le statistiche relative alle sanzioni effettivamente inflitte per le infrazioni della presente Convenzione.

2. L'Organizzazione informa le Parti di ogni comunicazione ricevuta in base al presente articolo e diffonde a tutte le Parti le informazioni che le sono state comunicate, ai sensi delle alinee da b) a f) del paragrafo 1 del presente articolo.

Art. 12 Incidenti sopraggiunti alle navi

L'Ogni Autorità si impegna ad effettuare un'indagine su qualsiasi sinistro che avvenga ad una qualsiasi delle sue navi soggetta alle disposizioni contenute nelle norme, quando tale sinistro abbia avuto, per l'ambiente marino, un grave deleterio effetto.

2. Ogni Parte della Convenzione si impegna a fornire all'Organizzazione delle informazioni sui risultati di tale indagine quando essa ritiene che questi possono servire a determinare le modifiche che sarebbe auspicabile apportare alla presente Convenzione.

Art. 13 Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione

1. La presente Convenzione resta aperta alla firma, presso la sede dell'Organizzazione, dal 15 gennaio 1974 al 31 dicembre 1974, e resta in seguito aperta all'adesione. Gli Stati possono divenire Parti della presente Convenzione mediante:

- a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione; o
- b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione, seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione; o
- c) adesione.

2. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione avvengono mediante il deposito di uno strumento a tale scopo presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

3. Il Segretario generale dell'Organizzazione informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi abbiano aderito di ogni firma o del deposito di ogni nuovo strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione nonché della data di tale deposito.

Art. 14 Allegati facoltativi

1. Uno Stato può, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione della presente Convenzione, dichiarare di non accettare uno qualsiasi degli Allegati III, IV e V (qui appresso indicati «Allegati facoltativi») o l'insieme di essi della presente Convenzione. Con riserva di quanto precede, le

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

Parti della Convenzione sono vincolate da uno qualsiasi degli Allegati nella sua interezza.¹¹

2. Uno Stato che abbia dichiarato di non essere vincolato da un Allegato facoltativo può accettare in ogni momento tale Allegato depositando, presso l'Organizzazione, uno strumento del tipo previsto dal paragrafo 2 dell'articolo 13.

3. Uno Stato che faccia una dichiarazione in base al paragrafo 1 del presente articolo su di un Allegato facoltativo e che non accetti tale Allegato in seguito, in conformità del paragrafo 2 del presente articolo, non si assume alcun obbligo e non ha il diritto di godere di alcun beneficio derivante dalla Convenzione per quanto attiene alle questioni che dipendono da tale Allegato; nella presente Convenzione, tutti i riferimenti alle Parti non costituiscono riferimento a tale Stato per quanto attiene alle questioni che dipendono da tale Allegato.

4. L'Organizzazione informa gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito, di ogni dichiarazione fatta in base al presente articolo, nonché del ricevimento di ogni strumento depositato in conformità alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo.

Art. 15 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui non meno di 15 Stati le cui flotte mercantili rappresentino in totale non meno del 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale, sono divenute Parti della presente Convenzione conformemente alle disposizioni in accordo con l'articolo 13.

2. Un Allegato facoltativo entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui le condizioni enunciate al paragrafo 1 del presente articolo siano state soddisfatte per il presente Allegato.

3. L'Organizzazione informa gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito, della data della sua entrata in vigore conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo.

4. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione della Convenzione o di un qualsiasi Allegato facoltativo o di adesione ad essi dopo che le condizioni che regolano la loro entrata in vigore siano state soddisfatte ma prima della loro entrata in vigore, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione hanno efficacia al momento dell'entrata in vigore della Convenzione o dell'Allegato facoltativo o tre mesi dopo la data del deposito dello strumento, ove quest'ultima data sia posteriore.

5. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione della Convenzione o di un Allegato facoltativo, o di adesione ad essi dopo la loro entrata in vigore, la Convenzione o l'Allegato facoltativo acquistano efficacia tre mesi dopo la data del deposito dello strumento.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

6. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione depositato dopo la data in cui siano state osservate tutte le condizioni previste all'articolo 16 per l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione o ad un Allegato facoltativo, si applica al testo modificato della Convenzione o dell'Allegato facoltativo.

Art. 16 Emendamenti

1. La presente Convenzione può essere emendata mediante una qualsiasi delle procedure definite nei seguenti paragrafi.

2. Emendamenti successivi all'esame da parte dell'Organizzazione:

- a) ogni emendamento proposto da una Parte della Convenzione viene sottoposto all'Organizzazione e diffuso dal suo Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutte le Parti almeno sei mesi prima che venga esaminato;
- b) ogni emendamento proposto e diffuso in base alla procedura di cui sopra viene sottoposto, dall'Organizzazione, ad un organo competente perché lo esamini;
- c) le Parti della Convenzione, che siano membri dell'Organizzazione o meno, sono autorizzate a partecipare ai lavori dell'Organizzazione competente;
- d) gli emendamenti vengono adottati a maggioranza dei due terzi delle sole Parti della Convenzione, presenti e votanti;
- e) se sono adottati conformemente al precedente paragrafo d), gli emendamenti vengono comunicati dall'Organizzazione a tutte le Parti della Convenzione ai fini dell'accettazione;
- f) si ritiene che un emendamento sia stato accettato nelle seguenti condizioni:
 - i) un emendamento ad un articolo della Convenzione si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi delle Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale;
 - ii) un emendamento ad un Allegato della Convenzione si ritiene accettato conformemente alla procedura definita al paragrafo f) iii) a meno che, al momento della sua adozione, l'organo competente non decida che l'emendamento si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi delle Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale; tuttavia, in ogni momento prima dell'entrata in vigore di un emendamento di un Allegato, una Parte può notificare al Segretario generale dell'Organizzazione che l'emendamento non entrerà in vigore nei suoi confronti che dopo essere stato espressamente da lei approvato; il Segretario generale porta la notifica e la data del suo ricevimento a conoscenza delle Parti;
 - iii) un emendamento ad un'appendice di un Allegato della Convenzione si ritiene accettato allo spirare di un termine che viene fissato dall'organo

competente al momento della sua adozione ma che non deve essere inferiore a dieci mesi, a meno che non sia stata comunicata un'obiezione all'Organizzazione, durante tale periodo, da almeno un terzo delle Parti o da Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale, e comunque qualunque di tali due condizioni si presenti;

- iv) un emendamento al Protocollo I della Convenzione viene sottoposto alle stesse procedure degli emendamenti degli Allegati della Convenzione, conformemente ai precedenti paragrafi f) ii) o f) iii);
 - v) un emendamento al Protocollo II della Convenzione viene sottoposto alle stesse procedure degli emendamenti di un articolo della Convenzione, conformemente al precedente paragrafo f) i);
 - g) l'entrata in vigore dell'emendamento interviene alle seguenti condizioni;
 - i) se si tratta di un emendamento ad un articolo della Convenzione, al Protocollo II o al Protocollo I o ad un Allegato della Convenzione che non sia accettato conformemente alla procedura di cui all'alinea f) iii), l'emendamento accettato conformemente alle disposizioni che precedono entra in vigore sei mesi dopo la data della sua accettazione nei confronti delle Parti che hanno dichiarato di averlo accettato;
 - ii) se si tratta di un emendamento al Protocollo I, ad un'appendice di un Allegato o ad un Allegato della Convenzione che sia accettato conformemente alla procedura definita nell'alinea f) iii), l'emendamento ritenuto accettato alle condizioni che precedono entra in vigore sei mesi dopo la sua accettazione per tutte le Parti contraenti ad eccezione di quelle che, prima di tale data, abbiano fatto una dichiarazione a norma della quale esse non l'accettino o una dichiarazione in conformità del paragrafo f) ii), a norma della quale sia necessaria la loro approvazione.
3. Emendamento mediante una Conferenza:
- a) a domanda di una Parte, appoggiata da almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione convoca una Conferenza delle Parti della Convenzione per esaminare gli emendamenti alla presente Convenzione;
 - b) ogni emendamento adottato da tale Conferenza alla maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti viene comunicato dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutte le Parti allo scopo di ottenere la loro accettazione;
 - c) a meno che la Conferenza non decida altrimenti, l'emendamento è ritenuto accettato ed entra in vigore secondo le procedure previste a tale scopo al precedente paragrafo 2, alinee f) e g).
4. a) Nel caso di un emendamento ad un Allegato facoltativo, l'espressione «Parte della Convenzione» deve essere interpretata nel presente articolo come designante una Parte vincolata dal detto Allegato.
- b) Ogni Parte che si sia rifiutata di accettare un emendamento ad un Allegato viene trattata come non Parte ai soli fini dell'applicazione di tale emendamento.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

5. L'adozione e l'entrata in vigore di un nuovo Allegato sono soggette alle stesse procedure che regolano l'adozione e l'entrata in vigore di un emendamento ad un articolo della Convenzione.
6. Salvo espressa disposizione contraria, ogni emendamento alla presente Convenzione, fatto in applicazione del presente articolo e riguardante la struttura delle navi, non è applicabile che alle navi il cui contratto di costruzione sia firmato, o, in assenza di un tale contratto, la cui chiglia sia posata alla data di entrata in vigore dell'emendamento o successivamente a tale data.
7. Ogni emendamento ad un Protocollo o ad un Allegato deve vertere sul merito di tale Protocollo o di tale Allegato e deve essere compatibile con le disposizioni degli articoli della presente Convenzione.
8. Il Segretario generale dell'Organizzazione informa tutte le Parti di ogni emendamento che entra in vigore in base al presente articolo, nonché della data in cui ciascuno degli emendamenti entra in vigore.
9. Ogni dichiarazione od obiezione relativa ad un emendamento comunicata in base al presente articolo deve essere notificata per iscritto al Segretario generale dell'Organizzazione. Quest'ultimo informa tutte le Parti della Convenzione della notifica in questione e della sua data di ricevimento.

Art. 17 Promozione della cooperazione tecnica

Le Parti della Convenzione devono, in consultazione con l'Organizzazione ed altri organismi internazionali, con il concorso ed in coordinamento con il Direttore esecutivo del Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente, promuovere l'aiuto da apportare alle Parti che richiedono un'assistenza tecnica allo scopo:

- a) di formare del personale scientifico e tecnico;
- b) di procurarsi l'equipaggiamento e gli adeguati impianti di raccolta e di sorveglianza;
- c) di facilitare l'adozione di altre misure e disposizioni intese a prevenire o ad attenuare l'inquinamento dell'ambiente marino da parte delle navi; e
- d) d'incoraggiare la ricerca;

di preferenza all'interno dei Paesi interessati, in modo da favorire la realizzazione degli scopi e degli obiettivi della presente Convenzione.

Art. 18 Denuncia

1. La presente Convenzione od ogni Allegato facoltativo può essere denunciata da una qualsiasi delle Parti della Convenzione in ogni momento dopo lo spirare di un periodo di cinque anni a partire dalla data in cui la Convenzione o un tale Allegato entri in vigore nei confronti di tale Paese.
2. La denuncia è effettuata mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione che comunica il tenore e la data di tale notifica nonché la data in cui la denuncia acquista efficacia a tutte le altre Parti.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.37

3. La denuncia ha effetto dodici mesi dopo la data in cui il Segretario generale dell'Organizzazione ne ha ricevuto notifica o allo spirare di ogni altro termine più importante enunciato nella notifica.

Art. 19 Deposito e Registrazione

1. La presente Convenzione sarà depositata presso il Segretario generale dell'Organizzazione che ne trasmetterà copie certificate conformi a tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi aderiranno.

2. A partire dall'entrata in vigore della presente Convenzione, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmetterà copia certificata conforme al Segretario generale delle Nazioni Unite al fine della registrazione e pubblicazione in conformità dell'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite¹².

Art. 20 Lingue

La presente Convenzione viene redatta in un unico esemplare nelle lingue inglese, francese, russa e spagnola, i quattro testi facenti ugualmente fede. Traduzioni ufficiali saranno redatte nelle lingue araba, tedesca, italiana e giapponese e saranno depositate con l'originale firmato.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai loro rispettivi governi a tale scopo hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Londra il 2 novembre 1973.