



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO
MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE**

**CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUL
RICICLAGGIO DELLE NAVI SICURO E
COMPATIBILE CON L'AMBIENTE
(HONG KONG, 2009)**

Traduzione non ufficiale



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Progetto C.3.a: Traduzione non ufficiale della Convenzione internazionale sul riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, 2009

realizzata a cura della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

<i>Coordinamento Progetto:</i>	ing. Giuseppe ALATI	Dirigente - Divisione 4 "Sistemi di Gestione Integrati"
<i>Revisione tecnico-giuridica:</i>	dott.ssa Annamaria CRUCIANI	Funzionario amministrativo - Divisione 4 "Sistemi di Gestione Integrati"
<i>Traduzione del Testo:</i>	dott.ssa Gioconda MIELE	Traduttore interprete - Divisione 4 "Sistemi di Gestione Integrati"
<i>Grafica Progetto:</i>	Sig.ra Francesca FERRETTI	Funzionario - Divisione 4 "Sistemi di gestione integrati"

La stampa della Traduzione non ufficiale è stata effettuata presso il Centro Stampa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, viale dell'Arte, 16 - 00144 ROMA

Prima Bozza di lavoro, giugno 2010

**ADOZIONE DELL'ATTO FINALE E DI OGNI ALTRO STRUMENTO,
RACCOMANDAZIONE E RISOLUZIONE RISULTANTI DAI LAVORI DELLA
CONFERENZA**

**CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUL RICICLAGGIO DELLE NAVI
SICURO E COMPATIBILE CON L'AMBIENTE, 2009**

Testo adottato dalla Conferenza

1. A seguito delle delibere, come riportato nel Registro delle Decisioni della Plenaria (SR/CONF/RD/2) e nell'Atto Finale della Conferenza (SR/CONF/46), la Conferenza ha adottato la Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio della Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, del 2009.
2. La suddetta Convenzione, come adottata dalla Conferenza, è in allegato.

ALLEGATO**CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUL RICICLAGGIO DELLE NAVI
SICURO E COMPATIBILE CON L'AMBIENTE, 2009****LE PARTI DI QUESTA CONVENZIONE,**

VISTA la crescente attenzione verso le tematiche relative alla sicurezza, salute, ambiente e *welfare* nel settore dell'industria per il riciclaggio delle navi,

RICONOSCIUTO che il riciclaggio delle navi contribuisce allo sviluppo sostenibile e, in quanto tale, costituisce la migliore opzione per le navi che hanno raggiunto la fine del loro ciclo di vita,

RICHIAMATA la Risoluzione A.962(23), adottata dalla Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale (Linee guida sul Riciclaggio delle navi); gli emendamenti alle Linee guida adottate con la Risoluzione A.980(24); la Decisione VI/24 della Sesta Riunione della Conferenza delle Parti alla Convenzione di Basilea sul Controllo dei movimenti transfrontalieri dei rifiuti pericolosi e del relativo smaltimento, che ha adottato le Linee guida tecniche per la Gestione rispettosa dell'ambiente della totale o parziale demolizione delle navi; e le Linee guida approvate dalla 289a sessione del Consiglio di Amministrazione dell'Ufficio internazionale del lavoro (Sicurezza e salute nella demolizione delle navi: Linee guida per i Paesi asiatici e la Turchia),

RICHIAMATA ALTRESI' la Risoluzione A.981(24), per mezzo della quale l'Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale ha richiesto al Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione di elaborare uno strumento vincolante dal punto di vista giuridico sul riciclaggio delle navi,

CONSIDERATO ALTRESI' il ruolo dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro nella tutela della sicurezza e della salute sul lavoro degli addetti al riciclaggio delle navi,

CONSIDERATO INOLTRE il ruolo della Convenzione di Basilea sul Controllo dei movimenti transfrontalieri dei rifiuti pericolosi e del relativo smaltimento nella tutela della salute dell'uomo e dell'ambiente contro gli effetti nocivi che potrebbero scaturire da questo tipo di rifiuti,

CONSIDERATO l'approccio cautelativo definito nel Principio 15 della Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo e riportato nella Risoluzione MEPC.67(37), adottata dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione il 15 settembre 1995,

CONSIDERATA ALTRESI' l'esigenza di promuovere la sostituzione dei materiali pericolosi nella costruzione e manutenzione delle navi con materiali meno pericolosi, o, preferibilmente, materiali non pericolosi, senza peraltro compromettere la sicurezza delle navi, la sicurezza e salute dei marittimi nonché l'efficienza operativa delle navi stesse,

DETERMINATE a concentrarsi in maniera efficace, mediante uno strumento vincolante dal punto di vista giuridico, sui rischi ambientali inerenti la salute e sicurezza sul lavoro in materia di riciclaggio delle navi, tenendo conto delle caratteristiche proprie del trasporto marittimo e l'esigenza di garantire la dismissione sicura delle navi che hanno raggiunto la fine del loro ciclo di vita,

CONSIDERATO che i suddetti obiettivi potrebbero essere meglio ottenuti mediante la conclusione di una Convenzione Internazionale per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO 1**Obblighi generali**

1. Ciascuna Parte della presente Convenzione si impegna a dare piena attuazione alle disposizioni ivi contenute al fine di prevenire, ridurre, minimizzare e, per quanto possibile, eliminare gli incidenti, infortuni ed altri effetti nocivi per la salute dell'uomo e per l'ambiente provocati dal Riciclaggio delle navi ed altresì rafforzare la sicurezza delle navi, la tutela della salute dell'uomo e dell'ambiente durante il ciclo di vita di una nave.
2. Nessuna disposizione della presente Convenzione deve essere interpretata come vincolante per una Parte nella eventuale adozione, individuale o congiunta, di misure più rigide coerenti con la legislazione internazionale, per quanto riguarda il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, al fine di prevenire, ridurre o minimizzare qualsiasi effetto nocivo per la salute dell'uomo e per l'ambiente.
3. Le Parti si impegnano a cooperare al fine di procedere all'effettiva implementazione, conformità ed entrata in vigore della presente Convenzione.
4. Le Parti si impegnano a promuovere lo sviluppo continuo delle tecnologie e delle pratiche che contribuiscono al Riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente.
5. L'Allegato costituisce parte integrante della presente Convenzione. Salvo espresse disposizioni contrarie, ogni riferimento alla presente Convenzione è direttamente considerato come riferimento al suo Allegato.

ARTICOLO 2**Definizioni**

Ai fini della presente Convenzione e salvo disposizioni espressamente contrarie valgono le seguenti definizioni:

1. "Convenzione": la Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, del 2009.
2. "Amministrazione": il Governo dello Stato per cui la nave è autorizzata a battere bandiera o che opera sotto la sua autorità.
3. "Autorità Competente": l'autorità o le autorità governative nominate responsabili da una Parte, nell'ambito di una o più determinate aree geografiche o aree di competenza, per gli obblighi relativi agli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi che operano in seno alla giurisdizione di detta Parte come specificato nella presente Convenzione.
4. "Organizzazione": l'Organizzazione Marittima Internazionale.
5. "Segretario Generale": il Segretario Generale della Organizzazione.
6. "Comitato": il Comitato per la protezione dell'ambiente marino della Organizzazione.
7. "Nave": una nave di qualsiasi tipo che sia in esercizio o abbia operato nell'ambiente marino, compresi i sommergibili, i veicoli galleggianti, le piattaforme auto-sollevanti, le Unità di stoccaggio galleggianti (FSU) e le Unità galleggianti offshore di estrazione, stoccaggio e carico (FPSO), ivi inclusa un'unità priva di attrezzature o rimorchiata.
8. "Stazza lorda": la stazza lorda (GT) calcolata in base alle disposizioni relative alla misurazione della stazza contenute nell'Allegato I della Convenzione Internazionale sulla Stazzatura delle Navi del 1969, o qualsiasi convenzione successiva.
9. "Materiale Pericoloso": qualsiasi materiale o sostanza che rischia di essere pregiudizievole per la salute dell'uomo e/o per l'ambiente.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

10. "Riciclaggio della Nave": l'attività di demolizione totale o parziale di una nave presso un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi al fine di recuperare componenti e materiali per il trattamento e il riutilizzo, prestando al contempo attenzione ai materiali pericolosi e di altro tipo, comprese le attività associate quali lo stoccaggio ed il trattamento di componenti e materiali sul posto, ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati.
11. "Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi": un'area definita, vale a dire un sito, un deposito o una struttura utilizzati per il riciclaggio delle navi.
12. "Società di Riciclaggio": il proprietario dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi o qualsiasi altra organizzazione o persona che ha assunto la responsabilità dello svolgimento delle attività di riciclaggio delle navi e che, nell'assumere detta responsabilità, ha accettato di farsi carico di tutti i doveri e le responsabilità imposti dalla presente Convenzione.

ARTICOLO 3**Applicazione**

1. Salvo disposizioni contrarie nella presente Convenzione, la presente Convenzione si applica a:
 - .1 navi aventi diritto a battere bandiera di una Parte o che operano sotto la sua autorità;
 - .2 Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi che operano sotto la giurisdizione di una Parte.
2. La presente Convenzione non si applica a qualsiasi nave da guerra, nave ausiliaria o altre navi di proprietà o gestione di una Parte e utilizzate, pro tempore, soltanto per servizio governativo non commerciale. Tuttavia, ciascuna Parte assicurerà, mediante l'adozione di misure adeguate che non compromettono le operazioni o le capacità operative di dette navi di proprietà o gestite da essa, che tali navi operino in maniera coerente con la presente Convenzione, per quanto possibile e realizzabile.
3. La presente Convenzione non si applica alle navi di stazza inferiore a 500 GT o alle navi che durante tutto il loro ciclo di vita operino esclusivamente in acque soggette alla sovranità o giurisdizione dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera. Tuttavia, ciascuna Parte assicurerà, mediante l'adozione di adeguate misure, che tali navi operino in maniera coerente con la presente Convenzione, per quanto possibile e realizzabile.
4. Per quanto riguarda le navi autorizzate a battere bandiera di Paesi che non sono Parti della presente Convenzione, le Parti devono applicare le prescrizioni della presente Convenzione come ritenuto opportuno al fine di assicurare che tali navi non ricevano un trattamento più favorevole.

ARTICOLO 4**Controlli relativi al Riciclaggio delle navi**

1. Ciascuna Parte deve esigere che le navi battenti la sua bandiera o che operano sotto la sua autorità siano conformi alle prescrizioni stabilite nella presente Convenzione e provvedere all'adozione di misure efficaci al fine di garantire detta conformità.
2. Ciascuna Parte deve esigere che gli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi che ricadono sotto la sua giurisdizione siano conformi alle prescrizioni stabilite nella presente Convenzione e provvedere all'adozione di misure efficaci al fine di garantire detta conformità.

ARTICOLO 5**Visite e certificazioni delle navi**

Ciascuna Parte deve garantire che le navi battenti la sua bandiera o che operano sotto la sua autorità e soggette a visite e certificazioni siano visitate e certificate secondo le Regole contenute nell'Allegato.

ARTICOLO 6**Autorizzazione degli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi**

Ciascuna Parte deve garantire che gli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi che operano sotto la sua giurisdizione e che provvedono al riciclaggio delle navi ai quali si applica la presente Convenzione, o le navi sottoposte a trattamento simile ai sensi dell'Articolo 3.4 della presente Convenzione, siano provvisti di autorizzazione conformemente alle Regole contenute nell'Allegato.

ARTICOLO 7**Scambio di informazioni**

Per quanto riguarda gli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi autorizzati da una Parte, detta Parte deve, su richiesta, fornire all'Organizzazione e alle Parti richiedenti le pertinenti informazioni, riguardo alla presente Convenzione, su cui si è basata la decisione di autorizzazione. Lo scambio delle informazioni deve avvenire in maniera rapida e tempestiva.

ARTICOLO 8**Ispezione delle navi**

1. Una nave a cui si applica la presente Convenzione può, in qualsiasi porto o terminale *offshore* di un'altra Parte, essere soggetta ad ispezione da parte di funzionari debitamente autorizzati da detta Parte al fine di verificare la conformità o meno della nave con la presente Convenzione. Fatta eccezione per quanto specificato al paragrafo 2, qualsiasi ispezione di questo tipo si limita a verificare la presenza o meno a bordo di un Certificato Internazionale sull'Inventario di Materiali Pericolosi o di un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio, che, se valido, deve essere accettato.
2. Se una nave non è in possesso di un certificato valido o se sussistono fondati motivi per ritenere che:
 - .1 le condizioni della nave o le sue attrezzature non corrispondono sostanzialmente alle informazioni del certificato, e/o alla Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi; o
 - .2 a bordo della nave non si applicano procedure per il mantenimento della Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi;

è possibile effettuare un'ispezione dettagliata tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.

ARTICOLO 9**Rilevamento delle violazioni**

1. Le Parti cooperano nel rilevamento delle violazioni e nell'attuazione delle disposizioni della presente Convenzione.
2. In presenza di prove sufficienti che una nave stia operando, abbia operato o sia in procinto di operare violando una qualsivoglia disposizione della presente Convenzione, la Parte in possesso delle suddette prove può richiedere una ispezione della suddetta nave quando entra nei porti o nei terminali offshore sotto la giurisdizione di un'altra Parte. Il rapporto di tale ispezione sarà inviato alla Parte richiedente, all'Amministrazione della nave interessata nonché all'Organizzazione in modo da procedere alle dovute azioni da intraprendere.
3. Nel caso in cui si riscontri che la nave abbia violato la presente Convenzione, la Parte incaricata dell'ispezione può prendere provvedimenti atti a diffidare, fermare, allontanare o escludere la nave dai suoi porti. La Parte che intraprende tali azioni informerà senza indugio l'Amministrazione della nave interessata ed altresì l'Organizzazione.
4. Nel caso in cui si riceva una richiesta di ispezione proveniente da una qualsiasi Parte, accompagnata da prove sufficienti attestanti che l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi stia operando, abbia operato o sia in procinto di operare violando una qualsiasi disposizione della presente Convenzione, una Parte dovrebbe ispezionare il suddetto Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi che opera sotto la sua giurisdizione e redigere un rapporto. Il rapporto di tale ispezione sarà inviato alla Parte richiedente, completo di informazioni sulle azioni intraprese o da intraprendere, se necessarie, nonché all'Organizzazione per le azioni ritenute opportune.

ARTICOLO 10**Violazioni**

1. Qualsiasi violazione alle prescrizioni della presente Convenzione deve essere proibita dalla legislazione nazionale e:
 - .1 nel caso di una nave, le sanzioni sono stabilite secondo la legislazione dell'Amministrazione, dovunque si commetta la violazione. Se l'Amministrazione viene informata di detta violazione da una Parte, essa procede alle dovute indagini e può richiedere alla Parte che ha effettuato la segnalazione di fornire prove supplementari della presunta violazione. Se l'Amministrazione è soddisfatta delle prove prodotte in quanto ritenute sufficienti a consentire le azioni giudiziarie previste per la presunta violazione, procede in modo che tali azioni vengano intraprese nel più breve tempo possibile, conformemente alle sue leggi. L'Amministrazione informa tempestivamente la Parte che ha segnalato la presunta violazione nonché l'Organizzazione su qualsiasi azione intrapresa. Se l'Amministrazione non ha intrapreso alcuna azione nell'arco di un anno dal ricevimento dell'informativa, comunica alla Parte che ha segnalato la presunta violazione, nonché all'Organizzazione, i motivi per cui non è stata intrapresa alcuna azione;
 - .2 nel caso di un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, le sanzioni sono stabilite secondo la legislazione della Parte che ha giurisdizione sull'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi. Se la Parte è informata di tale violazione da un'altra Parte, essa procede alle dovute indagini e può richiedere alla Parte che ha effettuato la segnalazione di fornire prove supplementari della presunta violazione. Se la Parte è soddisfatta delle prove prodotte in quanto ritenute sufficienti a consentire le azioni giudiziarie previste per la presunta violazione, procede in modo che tali azioni vengano intraprese nel più breve tempo possibile, conformemente alle sue leggi. La

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Parte informa tempestivamente la Parte che ha segnalato la presunta violazione nonché l'Organizzazione su qualsiasi azione intrapresa. Se la Parte non ha intrapreso alcuna azione nell'arco di un anno dal ricevimento dell'informativa, comunica alla Parte che ha segnalato la presunta violazione, nonché all'Organizzazione, i motivi per cui non è stata intrapresa alcuna azione.

2. E' proibita qualsiasi violazione alle prescrizioni della presente Convenzione nell'ambito della giurisdizione di qualsiasi Parte e le sanzioni sono stabilite ai sensi della legislazione di quella Parte. In qualsiasi momento avvenga tale violazione, quella Parte deve:
 - .1 fare in modo che le azioni giudiziarie siano intraprese ai sensi della sua legislazione; oppure
 - .2 fornire all'Amministrazione della nave le informazioni e le prove in suo possesso attestanti l'avvenuta violazione.
3. Le sanzioni previste dalle leggi di una Parte ai sensi del presente Articolo devono essere adeguate in severità al fine di scoraggiare le violazioni alla presente Convenzione laddove si producano.

ARTICOLO 11**Ritardo indebito o fermo delle navi**

1. E' necessario effettuare tutti gli sforzi possibili per evitare che una nave sia indebitamente fermata o ritardata ai sensi degli Articoli 8, 9 o 10 della presente Convenzione.
2. Quando una nave è indebitamente fermata o ritardata ai sensi degli Articoli 8, 9 o 10 della presente Convenzione, ha diritto ad un risarcimento per qualsiasi perdita o danno subiti.

ARTICOLO 12**Comunicazione delle informazioni**

Ciascuna Parte deve segnalare all'Organizzazione e l'Organizzazione a sua volta deve diffondere, secondo i casi, le seguenti informazioni:

- .1 un elenco degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati ai sensi della presente Convenzione ed operanti sotto la giurisdizione di quella Parte;
- .2 le coordinate dell'Autorità Competente, ivi compreso un unico referente, per quella Parte;
- .3 un elenco degli organismi riconosciuti e degli ispettori designati autorizzati ad agire per conto di quella Parte nella gestione delle questioni relative al controllo del Riciclaggio delle Navi conformemente alla presente Convenzione, nonché un elenco delle specifiche responsabilità e condizioni delle autorità delegate agli organismi riconosciuti o agli ispettori designati;
- .4 una lista annuale delle navi battenti la bandiera di quella Parte a cui è stato rilasciato un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio, comprendente il nome della Società di Riciclaggio e l'ubicazione dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi come indicato nel Certificato;
- .5 una lista annuale delle navi riciclate nell'ambito della giurisdizione di quella Parte;
- .6 una informativa riguardante le violazioni alla presente Convenzione; e
- .7 le azioni intraprese nei confronti delle navi e degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi sotto la giurisdizione di quella Parte.

ARTICOLO 13

Assistenza tecnica e cooperazione

1. Le Parti si impegnano, direttamente o tramite l'Organizzazione ed altri enti internazionali, secondo i casi, nel rispetto del riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, a fornire supporto a quelle Parti che richiedono assistenza tecnica al fine di:
 - .1 formare il personale;
 - .2 assicurare la disponibilità delle relative tecnologie, attrezzature ed impianti;
 - .3 avviare programmi di ricerca e sviluppo congiunti; e
 - .4 intraprendere altre azioni finalizzate all'effettiva implementazione della presente Convenzione e delle relative Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
2. Le Parti si impegnano a cooperare attivamente, conformemente alle loro leggi, norme e politiche nazionali, nel trasferimento dei sistemi di gestione e delle tecnologie nel rispetto del riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente.

ARTICOLO 14

Risoluzione delle controversie

Le Parti risolvono qualsiasi controversia intervenuta tra loro riguardante l'interpretazione o applicazione della presente Convenzione mediante negoziati o altri strumenti pacifici tra loro concordati, che possono prevedere inchieste, mediazione, conciliazione, arbitrati, risoluzione in sede giudiziale, oppure il ricorso ad enti o accordi regionali.

ARTICOLO 15

Relazioni con il diritto internazionale ed altri accordi internazionali

1. Nulla nella presente Convenzione pregiudica i diritti e gli obblighi di qualsiasi Stato ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 1982 ed ai sensi del diritto consuetudinario internazionale del mare.
2. Nulla nella presente Convenzione pregiudica i diritti e gli obblighi delle Parti ai sensi di altri pertinenti accordi internazionali applicabili.

ARTICOLO 16

Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla sottoscrizione di qualunque Stato nella Sede centrale dell'Organizzazione dal 1 settembre 2009 al 31 agosto 2010 e in seguito rimane aperta alle adesioni da parte di qualsiasi Stato.
2. Gli Stati possono diventare Parti della presente Convenzione mediante:
 - .1 firma non soggetta a ratifica, accettazione o approvazione; o
 - .2 firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; o
 - .3 adesione.
3. La ratifica, accettazione, approvazione o adesione sono attuate mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario Generale.

4. Se uno Stato comprende due o più unità territoriali in cui sono applicabili sistemi legislativi diversi in relazione a questioni trattate nella presente Convenzione, esso ha la facoltà, al momento della sottoscrizione, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, di dichiarare che la presente Convenzione si estende a tutte le sue unità territoriali o soltanto ad una o più di esse e può in qualsiasi momento modificare tale dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.
5. La dichiarazione ai sensi del paragrafo 4 sarà notificata al Segretario Generale per iscritto e indicherà espressamente la unità o le unità territoriali a cui si applica la presente Convenzione.
6. Uno Stato, nel momento in cui esprime il suo consenso ad essere vincolato dalla presente Convenzione dichiarerà se richiede approvazione esplicita o tacita del Piano di Riciclaggio delle Navi prima che una nave sia sottoposta a riciclo nel suo o nei suoi Impianti al Riciclaggio delle Navi. Tale dichiarazione può essere successivamente sottoposta a revisione tramite notifica al Segretario Generale. Nella suddetta revisione è specificata la data effettiva della revisione.

ARTICOLO 17

Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entrerà in vigore 24 mesi dopo la data in cui siano realizzate le seguenti condizioni:
 - .1 non meno di 15 Stati l'abbiano firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o abbiano depositato lo strumento necessario di ratifica, accettazione, approvazione o adesione conformemente all'Articolo 16;
 - .2 le flotte mercantili congiunte degli Stati menzionate al paragrafo 1.1 rappresentino non meno del 40 per cento della stazza lorda del traffico mercantile mondiale; e
 - .3 il volume annuale massimo congiunto degli Stati per il riciclaggio delle navi specificato al paragrafo 1.1 nel corso dei 10 anni precedenti rappresenti non meno del 4 per cento della stazza lorda del trasporto mercantile congiunto degli stessi Stati.
2. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione nel rispetto della presente Convenzione dopo che sono state soddisfatte le condizioni per l'entrata in vigore ma prima della data di entrata in vigore, la ratifica, accettazione, approvazione o adesione effettiva avrà efficacia il giorno dell'entrata in vigore della presente Convenzione, oppure tre mesi dopo la data di deposito del relativo strumento, se questa data è successiva.
3. Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato successivamente alla data in cui la presente Convenzione entra in vigore avrà efficacia tre mesi dopo la data di deposito.
4. Dopo la data in cui un emendamento alla presente Convenzione è ritenuto accettato in base all'Articolo 18, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato si riferirà alla Convenzione, come emendata.

ARTICOLO 18

Emendamenti

1. La presente Convenzione può essere emendata per mezzo di una delle procedure specificate nei paragrafi seguenti.

	DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE DIVISIONE 4 – SISTEMI DI GESTIONE INTEGRATI	Pag. 9/48
--	---	------------------

2. Emendamenti previa considerazione in seno all'Organizzazione:

- .1 Qualsiasi Parte ha la facoltà di proporre un emendamento alla presente Convenzione. La proposta di emendamento sarà sottoposta al Segretario Generale che la farà circolare tra le Parti e i Membri dell'Organizzazione almeno sei mesi prima che venga presa in considerazione.
- .2 Un emendamento proposto e fatto circolare come indicato sopra sarà inviato al Comitato per essere preso in considerazione. Le Parti, che siano o meno Membri dell'Organizzazione, avranno il diritto di partecipare agli atti del Comitato per la considerazione ed adozione dell'emendamento.
- .3 Gli emendamenti sono adottati da una maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti all'interno del Comitato, a condizione che almeno un terzo delle Parti sia presente al momento della votazione.
- .4 Gli emendamenti adottati conformemente al comma 3 saranno comunicati dal Segretario Generale alle Parti per accettazione.
- .5 Un emendamento sarà ritenuto accettato nelle circostanze seguenti:
 - .5.1 Un emendamento ad un articolo della presente Convenzione sarà ritenuto accettato alla data in cui due terzi delle Parti abbiano notificato la propria accettazione al Segretario Generale.
 - .5.2 Un emendamento all'Allegato sarà ritenuto accettato alla fine di un periodo determinato dal Comitato al momento della sua adozione, periodo che non sarà inferiore ai 10 mesi successivi alla data di adozione. Tuttavia, se per quella data più di un terzo delle Parti avrà notificato al Segretario Generale la propria obiezione all'emendamento, l'emendamento stesso non sarà ritenuto accettato.
- .6 Un emendamento entrerà in vigore alle seguenti condizioni:
 - .6.1 Un emendamento ad un Articolo della presente Convenzione entrerà in vigore, per quelle Parti che hanno dichiarato di averlo accettato, sei mesi dopo la data in cui si ritiene accettato conformemente al paragrafo 5.1.
 - .6.2 Un emendamento all'Allegato entrerà in vigore per tutte le Parti sei mesi dopo la data in cui si ritiene accettato, eccetto per ciascuna Parte che:
 - .6.2.1 abbia notificato la propria obiezione all'emendamento conformemente al paragrafo .5.2 e che non abbia ritirato detta obiezione; o
 - .6.2.2 abbia notificato al Segretario Generale, prima dell'entrata in vigore di detto emendamento, che l'emendamento entrerà per essa in vigore soltanto in seguito a successive notifiche della sua accettazione.
 - .6.3 La Parte che abbia notificato un'obiezione ai sensi del paragrafo 6.2.1 ha facoltà di notificare successivamente al Segretario Generale che accetta l'emendamento. Tale emendamento entrerà in vigore per detta Parte sei mesi dopo la data di notifica della sua accettazione, oppure dopo la data di entrata in vigore dell'emendamento, se questa data è successiva.
 - .6.4 Se una Parte che ha effettuato una notifica come specificato al paragrafo 6.2.2 notifica al Segretario Generale la sua accettazione con riferimento all'emendamento, tale emendamento entrerà in vigore per detta Parte sei mesi dopo la data di notifica della sua accettazione, oppure dopo la data di entrata in vigore dell'emendamento, se questa data è successiva.

3. Emendamento da parte di una Conferenza:

- .1 Su richiesta di una Parte condivisa da almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione convocherà una Conferenza delle Parti per prendere in considerazione gli emendamenti alla presente Convenzione.
- .2 Un emendamento adottato dalla suddetta Conferenza da una maggioranza di due terzi delle Parti presenti e votanti sarà comunicato dal Segretario Generale a tutte le Parti per l'accettazione.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- .3 Salvo diversa decisione da parte della Conferenza, l'emendamento sarà ritenuto accettato ed entrerà in vigore secondo le procedure specificate rispettivamente ai paragrafi 2.5 and 2.6.
4. Qualsiasi Parte che non abbia accettato un emendamento all'Allegato sarà trattata come Parte non-contraente soltanto in applicazione di quel particolare emendamento.
5. Qualsiasi notifica ai sensi del presente Articolo sarà eseguita in forma scritta al Segretario Generale.
6. Il Segretario Generale informerà le Parti ed i Paesi Membri dell'Organizzazione riguardo:
 - .1 a qualsiasi emendamento entrato in vigore e alla data della sua entrata in vigore in generale e per ciascuna Parte; e
 - .2 a qualsiasi notifica effettuata ai sensi del presente Articolo.

ARTICOLO 19**Facoltà di denuncia**

1. La presente Convenzione può essere denunciata da qualsiasi Parte in qualsiasi momento dopo la scadenza di due anni dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione per quella Parte.
2. La denuncia si effettua mediante notifica scritta al Segretario Generale, ed ha effetto un anno dopo la sua ricezione o dopo un periodo più lungo come può essere specificato nella suddetta notifica.

ARTICOLO 20**Depositario**

1. La presente Convenzione sarà depositata presso il Segretario Generale che trasmetterà le copie certificate della presente Convenzione a tutti gli Stati che hanno sottoscritto la presente Convenzione o che vi hanno aderito.
2. Oltre alle funzioni specificate altrove nella presente Convenzione, il Segretario Generale dovrà:
 - .1 Informare tutti gli Stati firmatari della presente Convenzione, o che vi hanno aderito, per quanto riguarda:
 - .1.1 ogni nuova sottoscrizione o deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, con relativa data;
 - .1.2 la data di entrata in vigore della presente Convenzione;
 - .1.3 il deposito di qualsiasi strumento di denuncia della presente Convenzione, corredato della data di ricezione e della data in cui ha effetto la denuncia; e
 - .1.4 altre dichiarazioni e notifiche ricevute in base alla presente Convenzione; e
 - .2 al momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione, trasmettere il relativo testo al Segretariato delle Nazioni Unite, per la registrazione e pubblicazione ai sensi dell'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 21**Lingue**

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

FATTO A HONG KONG, CINA, oggi, quindici maggio duemilanove.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi a tal fine, hanno apposto le loro firme alla presente Convenzione.

ALLEGATO**REGOLE PER IL RICICLAGGIO DELLE NAVI SICURO E COMPATIBILE CON L'AMBIENTE****CAPITOLO 1 – DISPOSIZIONI GENERALI****Regola 1 – Definizioni**

Ai fini del presente Allegato valgono le seguenti definizioni :

1. "Persona Competente": é una persona munita di adeguate qualifiche, formazione e con conoscenze, esperienza e capacità idonee per lo svolgimento di specifici compiti. In particolare, una Persona Competente può essere un lavoratore oppure un impiegato di livello manageriale addestrato e in grado di riconoscere e valutare i pericoli e rischi sul posto di lavoro, l'esposizione dell'impiegato a Materiali potenzialmente Pericolosi o a condizioni non sicure all'interno di un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, e che sia altresì in grado di segnalare le necessarie precauzioni e protezioni che debbono essere prese al fine di eliminare o ridurre detti pericoli, rischi o esposizioni. L'Autorità Competente ha la facoltà di definire criteri adeguati per la designazione di tali persone nonché di determinare i compiti da attribuire loro.
2. "Datore di lavoro": una persona fisica o giuridica che impiega uno o più lavoratori impegnati nel Riciclaggio delle Navi.
3. "Nave esistente": una nave che non è nuova.
4. "Nave nuova": una nave:
 - .1 per la quale il contratto di costruzione sia firmato alla data di entrata in vigore della presente Convenzione o successivamente; o
 - .2 in mancanza di un contratto di costruzione, la cui chiglia sia stata impostata o si trovi ad uno stadio equivalente di costruzione alla data di entrata in vigore della presente Convenzione o sei mesi dopo; o
 - .3 la cui consegna avvenga alla data di entrata in vigore della presente Convenzione o 30 mesi dopo.
5. "installazione nuova": l'installazione di sistemi, attrezzature, materiale isolante o altro materiale a bordo di una nave successivamente alla data di entrata in vigore della presente Convenzione.
6. "Locale sicuro": uno spazio che soddisfa i seguenti criteri:
 - .1 il contenuto di ossigeno dell'atmosfera e la concentrazione di vapori infiammabili sono entro limiti sicuri;
 - .2 qualsiasi materiale tossico nell'atmosfera rientra nelle concentrazioni ammissibili; e
 - .3 qualsiasi residuo o materiale associato al lavoro autorizzato dalla Persona Competente non produrrà il rilascio incontrollato di materiali tossici o una concentrazione non sicura di vapori infiammabili alle condizioni atmosferiche esistenti durante la conservazione secondo le debite istruzioni.
7. "Locale sicuro per lavorazioni a caldo": uno spazio che soddisfa i seguenti criteri:
 - .1 esistenza di una condizione sicura, non soggetta ad esplosioni, incluso uno stato senza gas, per l'uso dell'arco elettrico o delle attrezzature per la saldatura a gas, il taglio o la bruciatura o altre forme di fiamma libera, nonché il riscaldamento, la molatura o le operazioni per generare scintille;
 - .2 rispetto delle prescrizioni del locale sicuro di cui alla Regola 1.6;
 - .3 le condizioni atmosferiche esistenti non cambiano in ragione delle lavorazioni a caldo; e

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- .4 tutti gli spazi adiacenti sono stati puliti o resi inerti o trattati sufficientemente al fine di prevenire l'inizio o la diffusione di un incendio.
8. "Armatore": la persona o le persone o la società registrate come proprietarie della nave, o, in mancanza di registrazione, la persona o le persone o la società proprietarie della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave da parte del proprietario della nave. Tuttavia, nel caso di una nave di proprietà di uno Stato il cui esercizio è affidato ad una società registrata in detto Stato come operatore della nave, il termine "proprietario" si riferirà a detta società. Tale termine si riferisce altresì a coloro che detengono la proprietà della nave per un periodo limitato in attesa della vendita o del passaggio ad un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.
9. "Ispezione del sito": un'ispezione dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi che conferma le condizioni descritte dalla documentazione sottoposta a verifica.
10. "Dichiarazione di Completamento": una dichiarazione confermativa rilasciata dall'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi secondo la quale il Riciclaggio della Nave è stato ultimato in conformità alla presente Convenzione.
11. "Nave cisterna": una petroliera come definita nell'Allegato I MARPOL o una petroliera NLS come definita nell'Allegato II MARPOL.
12. "Lavoratore": una qualsiasi persona che espleta il proprio lavoro, regolarmente o temporaneamente, nel contesto di un rapporto di lavoro che include gli imprenditori.

Regola 2 – Applicabilità generale

Salvo diversamente stabilito, la progettazione, la costruzione, le visite, le certificazioni, l'esercizio e il riciclaggio delle navi saranno effettuati secondo le disposizioni del presente Allegato.

Regola 3 – Relazioni con altre norme, raccomandazioni ed orientamenti

Le Parti adotteranno misure al fine di implementare le prescrizioni delle Regole del presente Allegato, relativi tenendo conto delle norme pertinenti ed applicabili, delle raccomandazioni e degli orientamenti elaborati dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro e delle norme, delle raccomandazioni e degli orientamenti pertinenti ed applicabili elaborati in base alla Convenzione sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento (Convenzione di Basilea).

CAPITOLO 2 – PRESCRIZIONI PER LE NAVI**Parte A – Progettazione, costruzione, esercizio e manutenzione delle navi****Regola 4 – Controllo dei materiali pericolosi delle navi**

Conformemente alle prescrizioni specificate nell'Appendice 1 alla presente Convenzione ciascuna Parte deve:

- .1 proibire e/o porre restrizioni all'installazione o all'utilizzo dei Materiali Pericolosi elencati nell'Appendice 1 a bordo di navi battenti la sua bandiera oppure in esercizio sotto la sua autorità; e
- .2 proibire e/o porre restrizioni all'installazione o all'utilizzo di tali materiali a bordo di navi, che si trovano nei suoi porti, nei suoi cantieri navali o di riparazione, oppure nei suoi terminali *offshore*

e dovrà prendere misure efficaci atte a garantire che dette navi siano conformi a tali prescrizioni.

Regola 5 – Inventario dei materiali pericolosi

1. Ogni nave nuova deve avere a bordo un Inventario dei Materiali Pericolosi. Detto Inventario sarà sottoposto a verifica da parte dell'Amministrazione o di qualsiasi persona od organizzazione da essa autorizzata tenendo conto delle Linee guida, inclusi i valori e le esenzioni limite contenuti in tali Linee guida elaborate dall'Organizzazione. L'Inventario dei Materiali Pericolosi dovrà essere specifico per ciascuna nave e:
 - .1 identificare come Parte I, i Materiali Pericolosi elencati nelle Appendici 1 e 2 alla presente Convenzione e contenuti nella struttura o nelle apparecchiature della nave, la loro collocazione e le quantità approssimative; e
 - .2 precisare che la nave è conforme alla Regola 4.
2. Le navi esistenti devono, per quanto possibile, conformarsi al paragrafo 1 non oltre i 5 anni successivi all'entrata in vigore della presente Convenzione o prima di passare al riciclaggio se questo dovesse avvenire prima, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione e del Sistema Armonizzato di Visite e Certificazioni dell'Organizzazione. Quando sarà preparato l'Inventario, sarà necessario identificare almeno i Materiali Pericolosi elencati nell'Appendice 1. Per le navi esistenti si dovrà preparare un piano che descriva il controllo a vista/a campione mediante il quale viene predisposto l'Inventario dei Materiali Pericolosi, tenendo conto delle Linee Guida elaborate dall'Organizzazione.
3. La Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi sarà opportunamente conservata ed aggiornata durante tutto il ciclo di vita operativa della nave, rispecchiando le nuove installazioni previste per i Materiali Pericolosi elencati nell'Appendice 2 e le relative modifiche da apportare alla struttura ed alle apparecchiature della nave, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
4. Prima della fase di riciclaggio, l'Inventario deve, a prescindere dalla adeguata conservazione e dall'aggiornamento della Parte I, incorporare la Parte II per i rifiuti prodotti durante le operazioni della nave e la Parte III per la stiva, ed essere verificato dall'Amministrazione o da qualsiasi persona od organizzazione da essa autorizzata, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.

Regola 6 – Procedura per la proposta di emendamenti alle Appendici 1 e 2

1. Qualsiasi Parte ha la facoltà di proporre emendamenti all'Appendice 1 e/o all'Appendice 2 conformemente alla presente Regola. La proposta di emendamento sarà presa in considerazione nell'ambito dell'Organizzazione ai sensi dell'Articolo 18, paragrafo 2, e della presente Regola.
2. Quando l'Organizzazione riceve una proposta, la porta anche all'attenzione delle Nazioni Unite, delle sue Agenzie Specializzate e delle organizzazioni intergovernative con cui ha stretto accordi e delle organizzazioni non governative con cui vige uno stato consultivo e la mette a loro disposizione.
3. Il Comitato costituisce un gruppo tecnico secondo la Regola 7 al fine di esaminare le proposte pervenute in conformità al paragrafo 1 della presente Regola.
4. Il gruppo tecnico esaminerà la proposta insieme con eventuali dati supplementari, ivi comprese le decisioni adottate da altri organi internazionali riguardanti i loro elenchi di sostanze o materiali pericolosi, presentati da qualsiasi entità interessata, effettuerà una valutazione e redigerà un resoconto per il Comitato sulla possibilità che il Materiale Pericoloso in questione possa, nel contesto della presente Convenzione, provocare effetti nocivi considerevoli alla salute dell'uomo oppure all'ambiente tali da giustificare l'emendamento all'Appendice 1 o all'Appendice 2. A tal proposito:
 - .1 L'analisi del gruppo tecnico dovrà includere:
 - .1.1 una valutazione dell'associazione tra il Materiale Pericoloso in questione e la possibilità, nel contesto della presente Convenzione, che provochi effetti nocivi considerevoli alla salute dell'uomo o all'ambiente sulla base dei dati presentati o di altri dati rilevanti portati all'attenzione del gruppo;
 - .1.2 una valutazione della potenziale riduzione del rischio attribuibile alle misure di controllo proposte e ad altre misure di controllo che potrebbero essere prese in considerazione dal gruppo tecnico;
 - .1.3 la presa in considerazione delle informazioni disponibili sulla fattibilità tecnica delle misure di controllo;
 - .1.4 la presa in considerazione delle informazioni disponibili su altri effetti causati dall'introduzione di tali misure di controllo in relazione a:
 - l'ambiente;
 - la salute e la sicurezza dell'uomo inclusa quella dei marittimi e dei lavoratori; e
 - il costo per il trasporto internazionale e per altri settori rilevanti.
 - .1.5 la valutazione della disponibilità di adeguate soluzioni alternative ai Materiali Pericolosi, ivi inclusa la presa in considerazione dei rischi potenziali delle alternative;
 - .1.6 la presa in considerazione dei rischi legati ai Materiali Pericolosi nel processo di riciclaggio; e
 - .1.7 la presa in considerazione di opportuni valori limite e le eventuali utili o necessarie esenzioni.
 - .2 Nel caso in cui il gruppo tecnico dovesse riscontrare che il Materiale Pericoloso in questione possa, nel contesto della presente Convenzione, provocare effetti nocivi considerevoli alla salute dell'uomo e all'ambiente, la mancanza della completa certezza scientifica non dovrà essere usata come giustificazione per impedire al gruppo di procedere alla valutazione della proposta.
 - .3 Il rapporto del gruppo tecnico sarà redatto per iscritto e dovrà tener conto di ciascuna delle valutazioni e considerazioni specificate al paragrafo .1, a meno che il gruppo tecnico decida di non procedere con le valutazioni e considerazioni descritte nei paragrafi da .1.2 a .1.7 nel caso in cui dovesse concludere, previa valutazione del paragrafo .1.1, che la proposta non giustifica ulteriore considerazione.

- .4 Il rapporto del gruppo tecnico includerà, tra l'altro, una raccomandazione sulla eventuale giustificazione di controlli internazionali ai sensi della presente Convenzione sul Materiale Pericoloso in questione, sull'opportunità di misure di controllo specifiche suggerite nella proposta globale o su altre misure di controllo che ritiene essere più adeguate.
5. Il Comitato deciderà se approvare proposte di emendamento all'Appendice 1 o all'Appendice 2, con le relative modifiche, se necessarie, tenendo conto del rapporto del gruppo tecnico. Qualsiasi proposta di emendamento dovrà specificare l'applicazione dell'emendamento per le navi certificate conformemente alla presente Convenzione prima dell'entrata in vigore dell'emendamento. Nel caso in cui nel rapporto si dovesse riscontrare che il Materiale Pericoloso in questione possa, nel contesto della presente Convenzione, provocare effetti nocivi considerevoli alla salute dell'uomo e all'ambiente, la mancanza della completa certezza scientifica non dovrà essere usata come giustificazione al fine di impedire che si decida di elenco includere un Materiale Pericoloso nell'Appendice 1 o nell'Appendice 2. La decisione di non approvare la proposta non dovrà precludere la futura presentazione di una nuova proposta relativa ad un particolare Materiale Pericoloso se emergono nuove informazioni.

Regola 7 – Gruppi tecnici

1. Il Comitato può costituire uno o più gruppi tecnici ai sensi della Regola 6, in base alle esigenze. Il gruppo tecnico può comprendere rappresentanti delle Parti, dei Paesi Membri dell'Organizzazione, delle Nazioni Unite e delle sue Agenzie Specializzate, delle organizzazioni intergovernative con cui l'Organizzazione ha stretto accordi e delle organizzazioni non governative con cui vige uno stato consultivo, che dovrebbero, preferibilmente, includere rappresentanti di istituzioni e laboratori esperti delle sorti dell'ambiente e degli effetti delle sostanze, degli effetti tossicologici, della biologia marina, della salute dell'uomo, dell'analisi economica, della gestione dei rischi, della cantieristica navale, del trasporto internazionale, della salute e sicurezza sul luogo di lavoro o di altri settori specialistici necessari per poter esaminare con obiettività la bontà tecnica di una proposta.
2. Il Comitato prenderà decisioni in relazione al mandato, all'organizzazione, alla partecipazione e alle attività operative dei gruppi tecnici. Quanto sopra servirà a tutelare qualsiasi informazione riservata sottoposta. I gruppi tecnici possono tenere riunioni in base alle richieste, tuttavia dovranno sforzarsi di svolgere il proprio lavoro mediante corrispondenza scritta o elettronica o ricorrere ad altri opportuni strumenti di comunicazione.
3. Soltanto i rappresentanti delle Parti possono partecipare alla formulazione delle raccomandazioni per il Comitato ai sensi della Regola 6. Il gruppo tecnico dovrà cercare di raggiungere l'unanimità tra i rappresentanti delle Parti. Nel caso in cui l'unanimità non fosse possibile, il gruppo tecnico dovrà comunicare tutti i punti di vista di minoranza di detti rappresentanti.

Parte B – Preparazione per il Riciclaggio delle navi

Regola 8 – Prescrizioni generali

Le navi destinate al riciclaggio devono:

- .1 essere sottoposte a riciclaggio soltanto presso gli Impianti destinati al Riciclaggio, vale a dire quelli:
- .1 autorizzati in base alla presente Convenzione; e

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- .2 autorizzati appieno ad intraprendere le attività di riciclaggio come il Piano di Riciclaggio delle Navi prevede che sia eseguito dall' Impianto o dagli Impianti identificati come destinati al Riciclaggio delle Navi;
- .2 svolgere le operazioni nel periodo che precede l'ingresso nell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi in modo da ridurre al minimo la quantità dei residui di carico, dell'olio combustibile residuo nonché dei rifiuti rimasti a bordo;
- .3 nel caso di una petroliera, giungere all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi con le cisterne di carico ed i locali delle pompe in condizioni tali da essere idonee alla certificazione come Locali sicuri, o Locali sicuri per lavorazioni a caldo, o entrambe le definizioni, conformemente alle legislazioni, alle norme e alle politiche nazionali della Parte sotto la cui giurisdizione opera l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi;
- .4 fornire all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi tutte le informazioni disponibili relative alla nave in funzione dello sviluppo del Piano di Riciclaggio delle Navi richiesto dalla Regola 9;
- .5 completare l'Inventario richiesto dalla Regola 5; e
- .6 essere certificate come idonee al riciclaggio da parte dell'Amministrazione o da un organismo da essa riconosciuto, prima di avviare qualsiasi attività di riciclaggio.

Regola 9 – Piano per il Riciclaggio delle Navi

Un Piano di Riciclaggio delle Navi specifico per ciascuna nave sarà predisposto dall'Impianto o dagli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi prima di avviare qualsiasi attività di riciclaggio di una nave, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione. Il Piano di Riciclaggio delle Navi deve:

- .1 essere elaborato prendendo in considerazione le informazioni fornite dall'armatore;
- .2 essere realizzato nella lingua accettata dalla Parte che autorizza l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, e nel caso in cui la lingua utilizzata non sia né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il Piano di Riciclaggio delle Navi sarà tradotto in una delle suddette lingue, salvo nel caso in cui l'Amministrazione si ritenga soddisfatta e non lo ritenga necessario;
- .3 includere informazioni riguardanti, tra l'altro, la definizione, la manutenzione ed il monitoraggio delle condizioni di lavoro dei Locali sicuri e dei Locali sicuri per lavorazioni a caldo nonché su come il tipo e la quantità dei materiali compresi quelli identificati nell'Inventario dei Materiali Pericolosi deve essere trattata;
- .4 avere, conformemente alla dichiarazione depositata ai sensi dell'Articolo 16.6, l'approvazione esplicita o tacita dell'Autorità Competente che autorizza l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi. L'Autorità Competente dovrà inviare per iscritto la conferma di ricevuta del Piano di Riciclaggio delle Navi all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, all'Armatore ed all'Amministrazione entro tre (3) giorni lavorativi dalla sua ricezione in conformità con la Regola 24. In seguito:
 - .1 laddove una Parte richieda esplicita approvazione del Piano di Riciclaggio delle Navi, l'Autorità Competente invierà notifica scritta della sua decisione sull'approvazione o sul diniego in merito al Piano di Riciclaggio delle Navi all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, all'Armatore ed all'Amministrazione; e
 - .2 laddove una Parte richieda tacita approvazione del Piano di Riciclaggio delle Navi, la conferma di ricevuta dovrà precisare la data di ultimazione dell'analisi riferita ad una scadenza a 14 giorni. L'Autorità Competente avrà cura di notificare all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, all'Armatore ed all'Amministrazione, qualsiasi obiezione, in forma scritta, in merito al Piano di Riciclaggio delle Navi entro detto periodo di 14 giorni. In assenza di notifica con obiezione per iscritto, il Piano di Riciclaggio delle Navi sarà ritenuto approvato.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- .5 essere disponibile, previa approvazione secondo il paragrafo .4, per eventuali ispezioni da parte dell'Amministrazione o da parte di qualsiasi ispettore designato o organismo da essa riconosciuto; e
- .6 identificare, laddove si faccia ricorso a più di un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi di cui avvalersi e specificare le attività di riciclaggio nonché l'ordine in cui si susseguono presso ciascun Impianto autorizzato destinato al Riciclaggio delle Navi.

Parte C – Visite e certificazioni**Regola 10 – Visite**

1. Le navi a cui si applica la presente Convenzione sono soggette alle visite di seguito specificate:
 - .1 una visita iniziale prima della messa in servizio della nave o prima del rilascio del Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi. Tale visita verificherà la conformità della Parte I dell'Inventario richiesto dalla Regola 5 alle prescrizioni della presente Convenzione;
 - .2 una visita di rinnovo ad intervalli specificati dall'Amministrazione senza superare i cinque anni. La suddetta visita verificherà la conformità della Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi richiesto dalla Regola 5 alle prescrizioni della presente Convenzione;
 - .3 una visita supplementare, generale o parziale, a seconda delle circostanze, può essere effettuata su richiesta dell'armatore in seguito ad una modifica, sostituzione o riparazione significativa della struttura, delle attrezzature, dei sistemi, degli accessori, dei dispositivi e dei materiali. La visita servirà ad assicurare che qualsiasi modifica, sostituzione o riparazione significativa sia effettuata in modo che la nave continui ad essere conforme alle prescrizioni della presente Convenzione, e che la Parte I dell'Inventario sia emendata in base alle esigenze; e
 - .4 una visita finale prima che la nave sia messa fuori servizio e prima che inizi il riciclaggio della nave. Tale visita dovrà verificare che:
 - .1 l'Inventario dei Materiali Pericolosi come richiesto dalla Regola 5.4 sia conforme alle prescrizioni della presente Convenzione tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione;
 - .2 il Piano di Riciclaggio delle Navi, come richiesto dalla Regola 9, rispecchi in maniera adeguata le informazioni contenute nell'Inventario dei Materiali Pericolosi come richiesto dalla Regola 5.4 e contenga le informazioni riguardanti l'Inventario la creazione, manutenzione ed il monitoraggio delle condizioni di lavoro dei Locali sicuri e dei Locali sicuri per lavorazioni a caldo; e
 - .3 l'Impianto o gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi, se la nave dovesse essere sottoposta a riciclaggio, siano in possesso di autorizzazione valida ai sensi della presente Convenzione.
2. Le visite delle navi finalizzate all'imposizione delle disposizioni della presente Convenzione saranno effettuate da funzionari dell'Amministrazione, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione. Tuttavia, l'Amministrazione ha la facoltà di affidare le visite ad ispettori nominati a tale scopo o ad organismi da essa riconosciuti.
3. L'Amministrazione che designa gli ispettori o gli organismi riconosciuti per l'esecuzione delle visite, come descritto al paragrafo 2, dovrà, come minimo, conferire poteri a detti ispettori od organismi riconosciuti atti a:
 - .1 richiedere alla nave oggetto della visita di conformarsi alle disposizioni della presente Convenzione; e
 - .2 effettuare visite ed ispezioni se richieste dalle competenti autorità di uno Stato di approdo che costituisce una Parte.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

4. In ogni caso, l'Amministrazione interessata è responsabile della completezza e dell'efficienza della visita e garantisce le necessarie disposizioni per adempiere tale obbligo.
5. Le visite iniziali e di rinnovo dovrebbero essere armonizzate con le visite richieste da altri strumenti statutari applicabili dell'Organizzazione.

Regola 11 – Rilascio ed approvazione dei certificati

1. Il Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi è rilasciato dall'Amministrazione o da qualsiasi persona o organismo da essa autorizzati dopo aver completato con successo la visita iniziale o di rinnovo effettuata in conformità con la Regola 10, sulle navi a cui si applica la Regola 10, salvo per le navi esistenti, per le quali sia la visita iniziale sia la visita di rinnovo sono effettuate contemporaneamente, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
2. Il Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi rilasciato in base al paragrafo 1, su richiesta dell'armatore, è approvato dall'Amministrazione o da qualsiasi persona od organismo da essa autorizzati dopo aver completato con successo la visita supplementare effettuata in conformità con la Regola 10.
3. Fermo restando quanto previsto dalla Regola 14.2 e le prescrizioni della Regola 10.1.2, quando la visita di rinnovo è completata entro tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato esistente.
4. Quando la visita di rinnovo è completata successivamente alla data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo fino ad una data che non superi o cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato esistente.
5. Quando la visita di rinnovo è completata più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo.
6. Se un certificato è emesso per un periodo inferiore a cinque anni, l'Amministrazione può estendere la validità del certificato al di là della data di scadenza fino ad un periodo massimo specificato nella Regola 10.1.2.
7. Se è stata completata una visita di rinnovo e non è possibile rilasciare o avere a bordo della nave un nuovo certificato prima della data di scadenza del certificato esistente, la persona od organismo autorizzati dall'Amministrazione possono approvare il certificato esistente e detto certificato sarà accettato come valido per un periodo ulteriore che non supererà i cinque anni a partire dalla data di scadenza.
8. Se una nave al momento della scadenza del certificato non si trova in un porto in cui deve essere sottoposta a visita, l'Amministrazione può estendere il periodo di validità del certificato anche se tale estensione sarà accordata solo per consentire alla nave di terminare il suo viaggio nel porto in cui deve essere sottoposta a visita e comunque soltanto nei casi in cui tale prassi si rivela opportuna e ragionevole. La durata del certificato non sarà prorogata per un periodo superiore a tre mesi e la nave che ha ricevuto un'estensione, al suo arrivo nel porto in cui deve essere sottoposta a visita, non potrà, in virtù di tale estensione, lasciare quel porto senza un nuovo certificato. Quando sarà stata completata la visita di rinnovo, il nuovo certificato sarà valido fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato esistente prima della concessione dell'estensione.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

9. Un certificato rilasciato ad una nave che intraprende viaggi brevi e che non ha ricevuto una estensione secondo le precedenti disposizioni della presente Regola può avere un'estensione da parte dell'Amministrazione per un periodo di grazia fino ad un mese a partire dalla data di scadenza indicata sullo stesso. Quando la visita di rinnovo è completata, il nuovo certificato sarà valido fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato esistente prima della concessione dell'estensione.
10. In particolari circostanze, come definite dall'Amministrazione, un nuovo certificato non deve essere datato a partire dalla data di scadenza del certificato esistente come specificato ai paragrafi 4, 8 o 9 della presente Regola. In tali speciali circostanze, il nuovo certificato sarà valido fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo.
11. Un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio sarà rilasciato alle navi a cui si applica la Regola 10 dall'Amministrazione o da qualsiasi persona od organismo da essa autorizzati, dopo aver completato con successo la visita iniziale o di rinnovo effettuata in conformità con le disposizioni della Regola 10, tenendo conto dell'autorizzazione dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e le Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
12. Un certificato rilasciato sotto l'autorità di una Parte sarà accettato dalle altre Parti e preso in considerazione per tutto ciò che è previsto dalla presente Convenzione in quanto possiede la stessa validità di un certificato da loro emesso. I certificati saranno rilasciati o approvati dall'Amministrazione o da qualsiasi persona od organismo da essa debitamente autorizzati. In ogni caso, l'Amministrazione si assume piena responsabilità in merito al certificato.

Regola 12 – Rilascio o approvazione di un certificato a cura di un'altra Parte

1. Su richiesta dell'Amministrazione, un'altra Parte può essere all'origine della visita di una nave e, se soddisfatta della conformità con le disposizioni della presente Convenzione, rilascerà o autorizzerà il rilascio di un certificato alla nave, e laddove opportune, approverà o autorizzerà l'approvazione di quel certificato sulla nave, in conformità con il presente Allegato.
2. Una copia del certificato ed una copia del rapporto della visita saranno trasmesse non appena possibile all'Amministrazione richiedente.
3. Un certificato di questo tipo conterrà una dichiarazione in riferimento al rilascio su richiesta dell'Amministrazione, avrà la stessa forza e riceverà lo stesso riconoscimento di un certificato rilasciato dall'Amministrazione.
4. Non sarà rilasciato alcun certificato ad una nave abilitata a battere bandiera di uno Stato che non sia Parte contraente.

Regola 13 – Struttura dei certificati

I certificati saranno redatti in una lingua ufficiale della Parte preposta al rilascio, nella forma stabilita negli Appendici 3 e 4. Se la lingua utilizzata non fosse l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo sarà tradotto in una delle suddette lingue. Tuttavia, l'Amministrazione ha la facoltà di rilasciare il Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi redatto soltanto in una lingua ufficiale della Parte incaricata del rilascio per quelle navi che non effettuano viaggi verso porti o terminali *offshore* sotto la giurisdizione di altre Parti della presente Convenzione nonché il Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio redatto soltanto in una lingua ufficiale della Parte addetta al rilascio per le navi riciclate presso gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi sotto la giurisdizione della Parte incaricata del rilascio.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Regola 14 – Durata e validità dei certificati

1. Un Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi emesso secondo la Regola 11 o 12 cessa di essere valido nei casi seguenti:
 - .1 se le condizioni della nave non corrispondono essenzialmente alle informazioni contenute nel certificato, inclusa la Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi relative all'opportuna manutenzione ed aggiornamento, rispecchiando i cambiamenti nella struttura e nelle apparecchiature della nave, conformemente alle Linee guida elaborate dall'Organizzazione;
 - .2 a seguito del trasferimento della nave alla bandiera di un altro Stato. Un nuovo certificato sarà rilasciato soltanto nel caso in cui la Parte che rilascia il nuovo certificato è pienamente soddisfatta della conformità della nave con le prescrizioni della Regola 10. Nel caso di un trasferimento tra le Parti, se richiesto entro tre mesi successivi al trasferimento, la Parte di cui la nave era precedentemente abilitata a battere la bandiera, trasmetterà all'Amministrazione, non appena possibile, le copie dei certificati dalla nave prima del trasferimento e, se disponibili, le copie dei relativi rapporti delle visite;
 - .3 se la visita di rinnovo non è completata entro i periodi specificati in base alle Regole 10.1 e 11; o
 - .4 se il certificato non è approvato conformemente alla Regola 11 o 12.
2. Un Certificato Internazionale sull'Inventario di Materiali Pericolosi sarà rilasciato per un periodo definito dall'Amministrazione che non supererà i cinque anni.
3. Un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio sarà rilasciato per un periodo definito dall'Amministrazione che non supererà i tre mesi.
4. Un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio rilasciato secondo la Regola 11 o 12 non sarà più valido se le condizioni della nave non corrispondono essenzialmente alle informazioni contenute nel certificato.
5. Il Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio può ricevere un'estensione da parte dell'Amministrazione o da qualsiasi persona od organismo da essa autorizzati per un unico viaggio da punto a punto presso l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.

CAPITOLO 3 – PRESCRIZIONI PER GLI IMPIANTI DESTINATI AL RICICLAGGIO DELLE NAVI**Regola 15 – Controlli agli impianti destinati al riciclaggio delle navi**

1. Ciascuna Parte stabilisce la legislazione, le regole e gli standard necessari ad assicurare che gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi siano concepiti, costruiti e operativi in modo sicuro e compatibile con l'ambiente conformemente alle Regole della presente Convenzione.
2. Ciascuna Parte stabilisce un meccanismo di autorizzazione per gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi con opportune condizioni al fine di assicurare che detti Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi rispettino le prescrizioni della presente Convenzione.
3. Ciascuna Parte definisce un meccanismo che assicuri la conformità degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi con le prescrizioni del presente capitolo inclusa la creazione e l'utilizzo efficace delle ispezioni, del monitoraggio e delle disposizioni attuative, inclusi i poteri di ingresso e campionamento. Tale meccanismo può prevedere uno schema di audit svolto dalla(-e) Autorità Competente(-i) o un organismo riconosciuto dalla Parte, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione ed i risultati dei suddetti audit dovrebbero essere comunicati all'Organizzazione.
4. Ciascuna Parte designa una o più Autorità Competenti ed il *contact point* di cui si avvalgono l'Organizzazione, le Parti della presente Convenzione e le altre entità interessate, per questioni relative agli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi che operano nell'ambito della giurisdizione di quella Parte.

Regola 16 – Autorizzazione degli Impianti destinati al riciclaggio delle navi

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi che riciclano navi a cui si applica la presente Convenzione o le navi con trattamento equivalente ai sensi dell'Articolo 3.4, sono autorizzate da una Parte tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
2. L'Autorizzazione è effettuata dalla(-e) Autorità Competente(i) e comprende la verifica della documentazione richiesta dalla presente Convenzione e un'ispezione del sito. La(-e) Autorità Competente(i) hanno tuttavia la facoltà di affidare l'autorizzazione degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi agli organismi da essa riconosciuti.
3. La Parte notificherà all'Organizzazione le specifiche responsabilità e condizioni dell'autorità delegata agli organismi riconosciuti perché siano fatte circolare alle Parti. In ogni caso, la(-e) Autorità Competente(-i) è/sono responsabile(-i) dell'autorizzazione concessa.
4. L'autorizzazione sarà redatta nella forma stabilita nell'Appendice 5. Se la lingua utilizzata non dovesse essere l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo sarà tradotto in una delle suddette lingue.
5. L'autorizzazione sarà valida per il periodo specificato dalla Parte ma non andando oltre i cinque anni. La Parte identificherà i termini di rilascio dell'autorizzazione, del ritiro, della sospensione, degli emendamenti e revisioni, e comunicherà detti termini agli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi. Se un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi rifiuta l'ispezione da parte della(-e) Autorità Competente(-i) o degli organismi riconosciuti che operano in suo/loro nome, l'autorizzazione sarà sospesa o ritirata.
6. In caso di incidenti o azioni intraprese all'interno dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi che si ripercuotono sulle condizioni richieste per l'autorizzazione, l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi informerà la(-e) Autorità Competente(-i). La(-e) Autorità Competente(-i) può, di conseguenza, decider la sospensione o il ritiro dell'autorizzazione o richiedere azioni correttive da parte dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.

Regola 17 – Prescrizioni generali

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte definisce i sistemi di gestione, le procedure e tecniche che non mettano a rischio la salute dei lavoratori interessati o la popolazione che vive in prossimità dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e che prevengano, riducano, minimizzino e, per quanto possibile eliminino gli effetti nocivi causati dal Riciclaggio delle Navi sull'ambiente, tenendo conto delle Linee guida elaborate dell'Organizzazione.
2. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte devono, per le navi a cui si applica la presente Convenzione o le navi con trattamento equivalente ai sensi dell'Articolo 3.4:
 - .1 accettare soltanto le navi che:
 - .1 si conformano alla presente Convenzione;
 - .2 rispettano le prescrizioni della presente Convenzione;
 - .2 accettare soltanto le navi che sono autorizzate a svolgere attività di riciclaggio; e
 - .3 avere disponibile la documentazione relativa all'autorizzazione se tale documentazione è richiesta da un armatore che ha intenzione di riciclare una nave in quell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.

Regola 18 – Piano per gli Impianti destinati al riciclaggio delle navi

Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzate da una Parte predispongono un Piano per gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi. Il Piano è adottato dal *board* o dall'opportuno organo direttivo della Società di Riciclaggio, e deve contenere:

- .1 una politica che garantisca la sicurezza dei lavoratori nonché la tutela della salute dell'uomo e dell'ambiente, prevedendo l'istituzione di obiettivi finalizzati alla minimizzazione ed eliminazione per quanto possibile degli effetti nocivi sulla salute dell'uomo e l'ambiente causati dalle attività di Riciclaggio delle Navi;
- .2 un sistema per garantire l'implementazione delle prescrizioni stabilite nella presente Convenzione, il raggiungimento degli obiettivi di stabilità nella politica della Società di Riciclaggio nonché il continuo miglioramento delle procedure e standard utilizzati nelle operazioni connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .3 l'identificazione di ruoli e responsabilità per i datori di lavoro ed i lavoratori nell'esecuzione delle attività connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .4 un programma atto a fornire le informazioni adeguate e la formazione dei lavoratori affinché l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi svolga attività sicure e compatibili con l'ambiente;
- .5 un piano per le emergenze;
- .6 un sistema per monitorare il rendimento delle attività connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .7 un sistema per la conservazione della documentazione che illustra il modo in cui avviene il Riciclaggio delle Navi;
- .8 un sistema in grado di segnalare gli scarichi, le emissioni, gli incidenti e gli infortuni che provocano danni o potenzialmente dannosi per la sicurezza dei lavoratori nonché la salute dell'uomo e l'ambiente; e
- .9 un sistema in grado di segnalare le malattie sul posto di lavoro, gli incidenti, le lesioni e gli altri effetti nocivi sulla sicurezza dei lavoratori e la salute dell'uomo,

tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.

Regola 19 – Prevenzione degli effetti nocivi per la salute dell'uomo e l'ambiente

Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte stabiliscono ed utilizzano procedure al fine di:

	DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE DIVISIONE 4 – SISTEMI DI GESTIONE INTEGRATI	Pag. 24/48
--	---	------------

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- .1 prevenire esplosioni, incendi ed altre condizioni non sicure garantendo l'istituzione, la conservazione ed il monitoraggio delle condizioni e procedure per i Locali sicuri per lavorazioni a caldo durante tutte le attività connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .2 prevenire danni risultanti da atmosfere pericolose ed altre condizioni non sicure garantendo l'istituzione, la conservazione ed il monitoraggio delle condizioni e procedure per i Locali sicuri negli spazi delle navi, inclusi gli spazi confinati e chiusi durante tutte le attività connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .3 prevenire altri incidenti, malattie e lesioni sul posto di lavoro o altri effetti nocivi per la salute dell'uomo e l'ambiente; e
- .4 prevenire gli sversamenti o le emissioni durante tutte le attività connesse al Riciclaggio delle Navi che potrebbero danneggiare la salute dell'uomo e/o l'ambiente,

tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.

Regola 20 – Gestione dei materiali pericolosi sicura e compatibile con l'ambiente

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte garantiranno la rimozione sicura e compatibile con l'ambiente di qualsiasi Materiale Pericoloso all'interno di una nave certificata in base alla Regola 11 o 12. La persona(-e) a cui è(-sono) affidata(-e) le operazioni di riciclaggio e i lavoratori deve avere dimestichezza con le prescrizioni della presente Convenzione in relazione alle mansioni e, in particolare, avvalersi costantemente dell'Inventario dei Materiali Pericolosi e del Piano di Riciclaggio delle Navi, prima e durante la rimozione dei Materiali Pericolosi.
2. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte assicurano l'identificazione, l'etichettatura, il confezionamento e la rimozione nella massima percentuale possibile di tutti i Materiali Pericolosi elencati nell'Inventario prima del taglio ad opera di personale opportunamente formato ed equipaggiato, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione, con particolare riferimento a:
 - .1 liquidi, residui e sedimenti pericolosi;
 - .2 sostanze od oggetti contenenti metalli pesanti quali piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente;
 - .3 pitture e rivestimenti che sono altamente infiammabili e/o emettono sostanze tossiche;
 - .4 amianto e materiali contenenti l'amianto;
 - .5 PCB e materiali contenenti PCB, con l'assicurazione di evitare le apparecchiature che inducono calore durante tali operazioni;
 - .6 CFC e *halon*; e
 - .7 altri Materiali Pericolosi non elencati sopra e che non fanno parte della struttura della nave.
3. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte garantiscono una gestione sicura e compatibile con l'ambiente di tutti i Materiali Pericolosi e dei rifiuti rimossi dalla nave riciclata presso quell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.
4. Tutti i rifiuti prodotti dalle attività di riciclaggio saranno tenuti separati dai materiali ed apparecchiature riciclabili, etichettati e opportunamente conservati in modo da non mettere a rischio i lavoratori, la salute dell'uomo o l'ambiente e trasferiti unicamente in un impianto autorizzato preposto alla gestione dei rifiuti che si occupi del loro trattamento e smaltimento in maniera sicura e compatibile con l'ambiente.

Regola 21 – Preparazione e risposta alle emergenze

Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte stabiliscono e mantengono un piano di pronto intervento per le emergenze. Il Piano sarà predisposto tenendo conto dell'ubicazione e dell'ambiente dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e terrà conto delle dimensioni e del tipo di attività connesse a ciascuna operazione di Riciclaggio delle Navi. Il Piano deve inoltre:

	DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE DIVISIONE 4 – SISTEMI DI GESTIONE INTEGRATI	Pag. 25/48
--	---	------------

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- .1 assicurare l'esistenza delle apparecchiature e delle procedure necessarie in caso di emergenze nonché la regolare effettuazione di esercitazioni;
- .2 assicurare l'apporto delle informazioni necessarie nonché la comunicazione ed il coordinamento interni a tutela di tutte le persone e l'ambiente in caso di emergenza all'interno dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi;
- .3 tener conto della comunicazione e delle informazioni nei confronti della(-e) rilevante(-i) Autorità Competente(-i), del vicinato e dei servizi offerti in caso di emergenza;
- .4 fornire elementi inerenti l'assistenza medica e di pronto soccorso, esercitazioni antincendio ed evacuazione di tutte le persone presso l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, prevenzione dell'inquinamento; e
- .5 fornire le informazioni e la formazione pertinenti a tutti i lavoratori dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, a prescindere dai livelli ed in relazione alle competenze, prevedendo esercitazioni ad intervalli regolari per le procedure inerenti la prevenzione, preparazione e risposta alle emergenze.

Regola 22 – Sicurezza e formazione del lavoratore

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte provvedono alla sicurezza dei lavoratori mediante misure quali:
 - .1 assicurare la disponibilità, la manutenzione e l'utilizzo di dispositivi ed indumenti personali di protezione necessari per tutte le operazioni connesse al Riciclaggio delle Navi;
 - .2 assicurare l'erogazione di programmi di formazione per consentire ai lavoratori di effettuare in sicurezza le operazioni di Riciclaggio delle Navi loro assegnate; e
 - .3 assicurare che tutti i lavoratori presso gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi ricevano una formazione adeguata ed acquistino dimestichezza prima di effettuare qualsiasi operazione connessa al Riciclaggio delle Navi.
2. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte forniscono, garantendone l'utilizzo, di dispositivi di protezione personale per le operazioni che ne richiedano l'utilizzo, tra cui:
 - .1 protezione per la testa;
 - .2 protezione per il viso e gli occhi;
 - .3 protezione per le mani ed i piedi;
 - .4 dispositivi di protezione delle vie respiratorie;
 - .5 protezione dell'udito;
 - .6 protezioni contro le contaminazioni radioattive;
 - .7 protezione contro le cadute; e
 - .8 indumenti adeguati.
3. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte possono collaborare nella formazione dei lavoratori. Tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione, i programmi di formazione stabiliti al paragrafo 1.2 della presente Regola devono:
 - .1 riguardare tutti i lavoratori incluso il personale del contraente e gli impiegati all'interno dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi;
 - .2 essere condotti da persone Competenti;
 - .3 fornire formazione iniziale e di aggiornamento ad intervalli adeguati;
 - .4 includere procedure di valutazione dei partecipanti e di apprendimento della formazione;
 - .5 essere sottoposti a revisione periodica e modificati secondo le necessità; e
 - .6 essere supportati da documentazione.

Regola 23 – Rapporti su eventi pericolosi, incidenti, malattie sul lavoro ed effetti cronici

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte devono segnalare alla(-e) Autorità Competente(-i) qualsiasi incidente, infortunio, malattia sul posto di lavoro o effetti cronici che sono rischiosi o potenzialmente rischiosi per la sicurezza dei lavoratori, la salute dell'uomo e l'ambiente.
2. I rapporti devono contenere una descrizione dell'incidente, dell'infortunio, della malattia professionale o degli effetti cronici, la causa scatenante, l'azione di risposta intrapresa e le conseguenze nonché le azioni correttive da avviare.

CAPITOLO 4 – PRESCRIZIONI RELATIVE AI RAPPORTI**Regola 24 – Notifica iniziale e prescrizioni relative ai rapporti**

1. Un armatore deve notificare all'Amministrazione in tempo utile e per iscritto la sua volontà di avviare le operazioni di riciclaggio di una nave al fine di consentire all'Amministrazione di predisporre le visite e certificazioni richieste dalla presente Convenzione.
2. Un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, durante il periodo di preparazione per ricevere una nave da sottoporre a riciclaggio, deve notificarne l'intenzione in tempo utile e per iscritto alla(-e) sua(-e) Autorità Competente(-i). La notifica deve contenere almeno le seguenti caratteristiche della nave:
 - .1 nome dello Stato di cui la nave è autorizzata a batterne bandiera;
 - .2 la data di registrazione della nave con quel determinato Stato;
 - .3 numero identificativo della nave (numero IMO);
 - .4 numero dello scafo se di nuova costruzione;
 - .5 nome e tipo della nave;
 - .6 porto in cui è registrata la nave;
 - .7 nome ed indirizzo dell'Armatore nonché numero identificativo registrato IMO del proprietario;
 - .8 nome ed indirizzo della società nonché numero identificativo IMO della società;
 - .9 nome di tutte le società di classificazione presso cui è classificata la nave;
 - .10 le caratteristiche principali della nave (Lunghezza fuoritutto (LOA), Larghezza, Altezza di costruzione, Dislocamento leggero, Stazza Lorda e Netta, tipo e potenza del motore);
 - .11 Inventario dei Materiali Pericolosi; e
 - .12 bozza del Piano di riciclaggio delle navi per l'approvazione in virtù della Regola 9.
3. Quando la nave da sottoporre alla fase di riciclaggio è in possesso del Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio, l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi deve segnalare alla(-e) sua(-e) Autorità Competente(-i) la programmazione di avvio delle operazioni di Riciclaggio delle Navi. Il rapporto deve essere conforme al relativo formato contenuto nell'Appendice 6 e deve prevedere almeno una copia del Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio. Il riciclaggio della nave non deve iniziare prima della presentazione del rapporto.

Regola 25 – Rapporti di completamento

Quando il riciclaggio parziale o completo di una nave è completato conformemente alle prescrizioni della presente Convenzione, deve essere rilasciata una Dichiarazione di Completamento da parte dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e segnalato alla(-e) sua(-e) Autorità Competente(-i). La compilazione di detto rapporto deve avvenire secondo quanto illustrato nell'Appendice 7. La(-e) Autorità Competente(-i) è/sono tenuta/-e ad inviare una copia della Dichiarazione all'Amministrazione che ha rilasciato il Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio per la nave.

La Dichiarazione deve essere rilasciata entro 14 giorni dalla data del Riciclaggio parziale o completo della nave in conformità con il Piano di Riciclaggio della Nave e deve altresì contenere un rapporto relativo agli incidenti ed agli infortuni che risultano nocivi per la salute dell'uomo e/o l'ambiente, se del caso.

APPENDICE 1

CONTROLLI DEI MATERIALI PERICOLOSI

Materiali Pericolosi	Definizioni	Misure di controllo
Amianto	Materiali contenenti amianto.	Per tutte le navi sono proibite nuove installazioni di materiali contenenti amianto.
Sostanze che distruggono l'ozono	<p>Per sostanze che distruggono l'ozono si intendono le sostanze controllate definite nell'Articolo 1, paragrafo 4 del Protocollo di Montreal del 1987 sulle sostanze che impoveriscono l'ozonosfera elencate negli Allegati A, B, C o E di detto Protocollo in vigore al momento dell'applicazione o interpretazione del presente Allegato.</p> <p>Le sostanze che distruggono l'ozono che possono essere rilevate a bordo della nave includono le seguenti (elenco non esaustivo):</p> <p>Halon 1211 Bromoclorodifluorometano Halon 1301 Bromotrifluorometano Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (anche conosciuto come Halon 114B2) CFC-11 Triclorofluorometano CFC-12 Diclorodifluorometano CFC-113 1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano CFC-114 1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano CFC-115 Cloropentafluoroetano</p>	Le nuove installazioni contenenti sostanze che distruggono l'ozono sono proibite su tutte le navi, fatta eccezione per le nuove installazioni contenenti idroclorofluorocarburi (HCFC) che sono consentite fino al 1 gennaio 2020.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Policlorobifenili (PCB)	Per "Policlorobifenili" si intendono i composti aromatici formati in modo che gli atomi di idrogeno sulla molecola del bifenile (due anelli benzenici legati da un solo legame di carbonio) possono essere sostituiti fino a dieci atomi di cloro.	Per tutte le navi sono proibite nuove installazioni di materiali contenenti policlorobifenili.
Composti e sistemi antivegetativi	Composti e sistemi antivegetativi regolati in virtù dell'Allegato I della Convenzione internazionale del 2001 (Convenzione AFS) sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi, in vigore al momento dell'applicazione o interpretazione del presente Allegato.	<ol style="list-style-type: none">1. A nessuna nave è consentita l'applicazione di sistemi antivegetativi contenenti composti organostannici come biocidi o qualsiasi altro sistema antivegetativo la cui applicazione o utilizzo sono proibiti in virtù della Convenzione AFS.2. Alle navi nuove o nuove installazioni sulle navi sono proibiti l'applicazione o l'utilizzo di composti o sistemi antivegetativi con modalità non conformi alla Convenzione AFS.

APPENDICE 2**LISTA MINIMA DI VOCI PER L'INVENTARIO DI MATERIALI PERICOLOSI**

Materiali Pericolosi elencati nell'Appendice 1
Cadmio e composti di cadmio
Cromo esavalente e composti di cromo esavalente
Piombo e composti di piombo
Mercurio e composti di mercurio
Polibromobifenili (PBB)
Eteri di difenile polibromurato (PBDE)
Policlorati naftalene (più di 3 atomi di cloro)
Sostanze radioattive
Alcune paraffine clorate a catena corta (Alcani, C10-C13, cloro)

APPENDICE 3**MODELLO DI CERTIFICATO INTERNAZIONALE SULL'INVENTARIO DEI MATERIALI PERICOLOSI**

CERTIFICATO INTERNAZIONALE SULL'INVENTARIO DEI MATERIALI PERICOLOSI
(Nota: Il presente certificato è integrato dalla Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi)

(Sigillo ufficiale)

(Stato)

Rilasciato in virtù delle disposizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") sotto l'autorità del Governo di

.....
(Indicazione esatta del Paese)

da
(Indicazione esatta della persona od organizzazione autorizzata in virtù delle disposizioni della Convenzione)

Dettagli della nave

Nome della nave	
Nominativo internazionale	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell'armatore	
Numero identificativo IMO del proprietario registrato	
Numero identificativo IMO della società	
Data di costruzione	

Dettagli della Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi

Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi, numero identificativo/ di verifica:

.....

Nota: La Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi, come prescritto dalla Regola 5 dell'Allegato alla Convenzione, è parte essenziale del Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi e deve sempre accompagnare il Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi. La Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi dovrebbe essere compilata sulla base del formato standard illustrato nelle linee guida elaborate dall'Organizzazione.

SI CERTIFICA:

1. che la nave è stata sottoposta a visita conformemente alla Regola 10 dell'Allegato alla Convenzione; e
2. che a seguito della visita è stato constatato che la Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi è pienamente conforme alle prescrizioni applicabili della Convenzione.

Data di completamento della visita su cui si basa il presente certificato:
.....(gg/mm/aaaa)

Il presente certificato è valido fino al (gg/mm/aaaa)

Rilasciato a

.....

(Luogo di rilascio del certificato).....
(Data di rilascio)
(gg/mm/aaaa).....
*(Firma del funzionario autorizzato al rilascio del certificato)**(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)*



CONVALIDA PER LA PROROGA DEL CERTIFICATO CON VALIDITA' INFERIORE A

CINQUE ANNI IN CASO DI APPLICAZIONE DELLA REGOLA 11.6*

La nave è conforme alle disposizioni pertinenti della Convenzione e il presente certificato, in conformità con la Regola 11.6 dell'Allegato alla Convenzione, è prorogato fino al (gg/mm/aaaa):

Firmato:.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data: (gg/mm/aaaa)

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

CONVALIDA PER LA PROROGA DI VALIDITA' DEL CERTIFICATO DOPO IL COMPLETAMENTO DELLA VISITA DI RINNOVO ED IN CASO DI APPLICAZIONE DELLA REGOLA 11.7*

La nave è conforme alle disposizioni pertinenti della Convenzione e il presente certificato, in conformità con la Regola 11.7 dell'Allegato alla Convenzione, è prorogato fino al (gg/mm/aaaa):

Firmato:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:.....

Data:(gg/mm/aaaa).....

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

* La presente pagina di convalida su visita è duplicata ed aggiunta al certificato se ritenuto opportuno dall'Amministrazione.



CONVALIDA PER LA PROROGA DELLA VALIDITA' DEL CERTIFICATO PER PERMETTERE ALLA NAVE DI RAGGIUNGERE IL PORTO DI VISITA OPPURE PER UN PERIODO DI GRAZIA IN CASO DI APPLICAZIONE DELLA REGOLA 11.8 OPPURE 11.9*

Il presente certificato, in conformità con la Regola 11.8 oppure 11.9** dell'Allegato alla Convenzione, è prorogato fino al (gg/mm/aaaa):

Firmato:.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data:(gg/mm/aaaa).....

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

CONVALIDA PER VISITA SUPPLEMENTARE*

In occasione di una visita supplementare in conformità con la Regola 10 dell'Allegato alla Convenzione, la nave è stata riscontrata conforme alle disposizioni pertinenti della Convenzione.

Firmato:.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:.....

Data:(gg/mm/aaaa).....

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

* La presente pagina di convalida su visita è duplicata ed aggiunta al certificato se ritenuto opportuno dall'Amministrazione.

** Cancellare secondo i casi.

APPENDICE 4**MODELLO DI CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI IDONEITA' AL RICICLAGGIO**

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI IDONEITA' AL RICICLAGGIO

(Nota: Il presente certificato è integrato dall'Inventario dei Materiali Pericolosi e dal Piano di Riciclaggio della Nave)

(Sigillo ufficiale)

(Stato)

Rilasciato in virtù delle disposizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") sotto l'autorità del Governo di

.....
(Indicazione esatta del Paese)

da
(Indicazione esatta della persona od organizzazione autorizzata in virtù delle disposizioni della Convenzione)

Dettagli della nave

Nome della nave	
Nominativo internazionale	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell'armatore	
Numero identificativo IMO del proprietario registrato	
Numero identificativo IMO della società	
Data di costruzione	

Dettagli dell'Impianto(-i) destinato(-i) al Riciclaggio delle Navi

Nome dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi	
Numero identificativo internazionale della Società di riciclaggio*	
Indirizzo esatto	
Data di scadenza del DASR (Documento di Autorizzazione ad effettuare il Riciclaggio delle Navi)	

* Il presente numero si basa sul Documento di Autorizzazione ad effettuare il Riciclaggio delle Navi (DASR).

Dettaglio dell'Inventario dei Materiali Pericolosi

Inventario dei Materiali Pericolosi, numero identificativo/ di verifica:

Nota: L'Inventario dei Materiali Pericolosi, come prescritto dalla Regola 5 dell'Allegato alla Convenzione, è parte essenziale del Certificato internazionale di idoneità al riciclaggio e deve sempre accompagnare il Certificato internazionale di idoneità al riciclaggio. L'Inventario dei Materiali Pericolosi dovrebbe essere compilato sulla base del formato standard illustrato nelle linee guida elaborate dall'Organizzazione.

Dettaglio del Piano di Riciclaggio della Nave

Piano di Riciclaggio della Nave, numero identificativo/di verifica:

Nota: Il Piano di Riciclaggio della Nave, come prescritto dalla Regola 9 dell'Allegato alla Convenzione, è parte essenziale del Certificato internazionale di idoneità al riciclaggio e deve sempre accompagnare il Certificato internazionale di idoneità al riciclaggio.

SI CERTIFICA:

1. che la nave è stata sottoposta a visita conformemente alla Regola 10 dell'Allegato alla Convenzione;
2. che la nave è in possesso di un Inventario dei materiali pericolosi valido ai sensi della Regola 5 dell'Allegato alla Convenzione;
3. che il Piano di Riciclaggio della Nave, come prescritto dalla Regola 9, riflette in maniera appropriata le informazioni contenute all'Inventario dei materiali pericolosi come stabilito dalla Regola 5.4 e comprende informazioni riguardanti la predisposizione, il mantenimento ed il monitoraggio delle condizioni di lavoro relative ai locali sicuri ed ai locali sicuri per le lavorazioni a caldo; e
4. che l'Impianto(-i) destinato(-i) al Riciclaggio delle Navi in cui devono effettuarsi le operazioni di riciclaggio è (sono) in possesso di una autorizzazione valida conforme alla Convenzione.



Il presente certificato è valido fino al (gg/mm/aaaa).....
(Data)

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

(gg/mm/aaaa).....
(Data di rilascio) (Firma del funzionario autorizzato al rilascio del certificato)

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)



CONVALIDA PER LA PROROGA DELLA VALIDITA' DEL CERTIFICATO PER PERMETTERE ALLA NAVE DI RAGGIUNGERE IL PORTO DI VISITA OPPURE PER UN PERIODO DI GRAZIA IN CASO DI APPLICAZIONE DELLA REGOLA 14.5*

Il presente certificato, in conformità con la Regola 14.5 dell'Allegato alla Convenzione, è prorogato per un unico viaggio

da/a dal porto di:

al porto di:

Firmato:
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data: (gg/mm/aaaa).....

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

* La presente pagina di convalida su visita è duplicata ed aggiunta al certificato se ritenuto opportuno dall'Amministrazione.

APPENDICE 5

MODELLO DI AUTORIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DESTINATI AL RICICLAGGIO DELLE NAVI**Documento di Autorizzazione ad effettuare il Riciclaggio delle Navi (DASR) in conformità con le prescrizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009**

Rilasciato in virtù delle disposizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") sotto l'autorità del Governo di:

.....
(Indicazione esatta del Paese)

da
(Indicazione esatta dell'Autorità Competente in virtù della Convenzione)

Nome dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi	
Nominativo identificativo internazionale della Società di Riciclaggio	
Indirizzo esatto dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi	
Referente principale	
Numero telefonico	
E-mail	
Nome, indirizzo e informazioni del referente della società proprietaria	
Lingua(-e) di lavoro	

Si verifica che l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi ha implementato sistemi di gestione, procedure e tecniche in conformità con i Capitoli 3 e 4 dell'Allegato alla Convenzione.

La presente autorizzazione è valida fino al ed è soggetta alle limitazioni identificate nel supplemento allegato.

La presente autorizzazione è soggetta ad emendamenti, sospensioni, ritiri o rinnovi periodici conformemente alla Regola 16 dell'Allegato alla Convenzione.

Rilasciata a
(Luogo di rilascio dell'autorizzazione)

(gg/mm/aaaa).....
(Data di rilascio) (Firma del funzionario abilitato al rilascio dell'autorizzazione)

.....
(Nome e titolo del funzionario abilitato al rilascio dell'autorizzazione)

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

SUPPLEMENTO A:**Documento di Autorizzazione ad effettuare il Riciclaggio delle Navi (DASR) in conformità con la Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009**

Note:

- 1 Il presente documento è sempre allegato al DASR. Il DASR deve essere a disposizione in qualsiasi momento presso l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.
- 2 Tutte le procedure, piani ed altri documenti prodotti dall'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e richiesti in base alle condizioni per le quali è stato rilasciato il DASR devono essere disponibili nella lingua di lavoro dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi nonché in lingua inglese, francese o spagnola.
- 3 L'autorizzazione è soggetta alle limitazioni definite dal presente supplemento.

1 CONDIZIONI GENERALI**1.1 Prescrizioni della Convenzione**

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi rispetta le prescrizioni relative alla sicurezza e compatibilità con l'ambiente in termini di design, costruzione ed esercizio in conformità con la Convenzione, ivi incluse le prescrizioni pertinenti che afferiscono a:

- Regola 16 – Autorizzazione degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi
- Regola 17 – Prescrizioni generali
- Regola 18 – Piano per l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi
- Regola 19 – Prevenzione degli effetti nocivi per la salute dell'uomo e per l'ambiente
- Regola 20 – Gestione dei materiali pericolosi sicura e compatibile con l'ambiente
- Regola 21 – Preparazione e risposta alle emergenze
- Regola 22 – Sicurezza e formazione del lavoratore
- Regola 23 – Rapporti su incidenti, infortuni, malattie sul lavoro ed effetti cronici
- Regola 24 – Notifica iniziale e prescrizioni relative ai rapporti
- Regola 25 – Rapporti di completamento

Le presenti prescrizioni sono imposte all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi mediante

(Identificare il permesso, la licenza, l'autorizzazione, gli standard giuridici od altri meccanismi applicabili)

Piano per l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, numero identificativo/di verifica:

1.2 Accettazione delle navi

Per le navi a cui si applica la Convenzione e le navi trattate in modo simile ai sensi dell'Articolo 3.4 della Convenzione, l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi può accettare una nave da sottoporre alle operazioni di riciclaggio soltanto in conformità con la Regola 17 dell'Allegato alla Convenzione.

1.3 Condizioni dei locali sicuri per le lavorazioni a caldo e dei locali sicuri

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi è in grado di predisporre, mantenere e monitorare le condizioni dei locali sicuri per le lavorazioni a caldo e dei locali sicuri durante tutte le attività di Riciclaggio delle Navi.

1.4 Gestione dei Materiali Pericolosi

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi deve essere concepito, costruito, gestito in modo da garantire che la gestione di tutti i Materiali Pericolosi sia sicura e compatibile con l'ambiente in conformità con la Convenzione e con tutte le relative disposizioni/prescrizioni a livello locale o nazionale.

1.4 Mappa e sito per le operazioni di Riciclaggio delle Navi

E' allegata una mappa che illustra i confini dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi ed il sito adibito alle operazioni di Riciclaggio delle Navi.

2 CAPACITA' DELL'IMPIANTO DESTINATO AL RICICLAGGIO DELLE NAVI

2.1 Dimensioni delle navi

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi è autorizzato ad accettare una nave da sottoporre a riciclaggio soggetta alle seguenti restrizioni in termini di dimensioni:

Dimensioni Massime		Altre Limitazioni
Lunghezza		
Larghezza		
Dislocamento a nave scarica		

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

2.2 Gestione sicura e compatibile con l'ambiente dei materiali pericolosi

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi è autorizzato ad accettare una nave da sottoporre a riciclaggio che contiene materiali pericolosi come specificato nella seguente tabella soggetta alle condizioni sottoelencate:

Materiali Pericolosi (*4)	Gestione Materiali Pericolosi			Autorizzazione/Limitazioni
	Rimozione S/N (*2)	Stoccaggio S/N	Processo (*1) S/N (*3)	
Amianto				
Sostanze che distruggono l'ozono				
Policlorobifenili (PCB)				
Composti e sistemi anti-vegetativi				
Cadmio e composti di cadmio				
Cromo esavalente e composti di cromo esavalente				
Piombo e composti di piombo				
Mercurio e composti di mercurio				
Polibromobifenili (PBB)				
Eteri di difenile polibromurato (PBDE)				
Policlorati naftalene (più di 3 atomi di cloro)				
Sostanze radioattive				
Alcune paraffine clorate a catena corta (Alcani, C10-C13, cloro)				
Liquidi pericolosi, residui e sedimenti				
Vernici e rivestimenti che sono altamente infiammabili e/o che causano emissioni inquinanti				
Altri materiali pericolosi non elencati sopra e che non sono parte della struttura della nave (specificare)				

Note: *1 Per Processo si intende il trattamento dei Materiali Pericolosi nell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, come ad esempio:

- a. incenerimento di Materiali Pericolosi;
- b. ricupero di Materiali Pericolosi; e
- c. trattamento di residui oleosi.

*2 Se Sì (S), indicare nel Piano di Riciclaggio della Nave il personale responsabile autorizzato ad effettuare la rimozione includendo il numero del certificato o altre informazioni pertinenti.

*3 Se No (N), descrivere nel Piano di Riciclaggio della Nave il luogo in cui è previsto il trattamento/smaltimento dei Materiali Pericolosi.

*4 I suddetti Materiali Pericolosi sono specificati nelle Appendici 1 e 2 e nella Regola 20 della Convenzione.

APPENDICE 6

MODELLO DI RAPPORTO DI INIZIO DEL RICICLAGGIO DELLA NAVE

.....
(Nome dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi)

Situato in
(Indirizzo completo dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi)

Autorizzato conformemente alle prescrizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") ad effettuare le attività di Riciclaggio delle Navi sotto l'autorità del Governo di:

.....
(Indicazione esatta del Paese)

come indicato nel Documento di Autorizzazione ad effettuare le attività di Riciclaggio delle Navi rilasciato a

.....
(Luogo di autorizzazione)

da
(Indicazione esatta dell'Autorità Competente in virtù della Convenzione)

il (gg/mm/aaaa)
(Data di rilascio)

Con il presente si constata che l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi è pronto sotto tutti gli aspetti a dare inizio al riciclaggio della nave
(numero IMO)

Si allega il Certificato di Idoneità al Riciclaggio rilasciato in virtù delle prescrizioni della Convenzione sotto l'autorità del Governo di

.....
(Indicazione esatta del Paese)

da
(Indicazione esatta della persona od organizzazione autorizzata in virtù delle prescrizioni della Convenzione)

il (gg/mm/aaaa)
(Data di rilascio)

Firmato

APPENDICE 7

MODELLO DI DICHIARAZIONE DI COMPLETAMENTO DELLE ATTIVITA' DI RICICLAGGIO DELLA NAVE

DICHIARAZIONE DI COMPLETAMENTO DELLE ATTIVITA' DI RICICLAGGIO DELLA NAVE

Il presente documento è una dichiarazione di completamento delle attività di Riciclaggio della Nave per

.....
(Nome della nave al momento della ricezione per il riciclaggio/al momento della cancellazione dai registri)

Dettagli della nave al momento della ricezione per il riciclaggio

Nominativo internazionale	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell'armatore	
Numero identificativo IMO del proprietario registrato	
Numero identificativo IMO della società	
Data di costruzione	

SI CONFERMA CHE:

La nave è stata sottoposta a riciclaggio in conformità con il Piano di Riciclaggio della Nave come parte della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") presso

.....
(Nome ed ubicazione dell'Impianto autorizzato al Riciclaggio delle Navi)

e il riciclaggio della nave è stato completato come prescritto dalla Convenzione il:

(gg/mm/aaaa)
(Data di completamento)

Rilasciato a
(Luogo di rilascio della Dichiarazione di Completamento)

(gg/mm/aaaa)
(Data di rilascio) (Firma del proprietario dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi o di un rappresentante facente funzione a nome del proprietario)