

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 2280)

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati, nella seduta del 9 ottobre 1975
(V. Stampato n. 3398)

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(RUMOR)

di concerto col Ministro della Marina Mercantile

(GIOIA)

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 14 ottobre 1975

Accettazione ed esecuzione degli emendamenti alla Convenzione del 12 maggio 1954 per la prevenzione dall'inquinamento da idrocarburi delle acque marine, adottati a Londra il 12 e il 15 ottobre 1971

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad accettare gli emendamenti alla Convenzione del 12 maggio 1954 per la prevenzione dall'inquinamento da idrocarburi delle acque marine, adottati a Londra il 12 e il 15 ottobre 1971.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli emendamenti di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità all'articolo XVI della Convenzione menzionata all'articolo 1.

AMENDEMENTS**à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée en 1969, relatifs à la protection du récif de la Grande-Barrière**

RÉSOLUTION A. 232 (VII)

adoptée le 12 octobre 1971

L'Assemblée,

Considerant les dispositions de l'article 16 z) de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée,

Reconnaissant que le récif de la Grande-Barrière, chaîne ininterrompue d'îlots et de récifs de corail vivant qui s'étendent sur une distance d'environ 1.250 milles entre les parallèles 9° S et 24° S et jusqu'à 145 milles marins du littoral australien, est une région d'un intérêt scientifique exceptionnel et d'une importance primordiale sur le plan international, notamment dans le domaine du tourisme,

Etant donné que le Gouvernement de l'Australie se préoccupe vivement de maintenir le récif de la Grande-Barrière dans son état naturel et de le protéger de la pollution sous toutes ses formes et, en particulier, de celle qui est due aux hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures rejetés par les navires, même en quantités réduites,

Rappelant la définition de l'expression « à partir de la terre la plus proche » qui figure à l'Annexe A, paragraphe 1), de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et qui a été formulée à nouveau dans le texte modifié de l'article I de la Convention adoptée par l'Assemblée dans la résolution A. 175 (VI) du 21 octobre 1969,

Considerant en outre qu'à l'article XVI de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, il est prévu des procédures d'amendement qui comportent une participation de l'Organisation,

Ayant examiné les amendements à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée en 1969 par la résolution A. 175 (VI), qui font l'objet d'une recommandation adoptée par le Comité de la sécurité maritime à sa vingt-troisième session, conformément à l'article XVI de cette Convention, et visant à protéger la région connue sous le nom de récif de la Grande-Barrière des effets de la pollution par les hydrocarbures,

Adopte les amendements suivants aux articles de la Convention (modifiée en 1969) dont les textes sont joints à la présente résolution:

a) remplacement à l'article I de la définition de l'expression: « à partir de la terre la plus proche » par une nouvelle définition;

b) remplacement de l'alinéa iv) de l'article III, paragraphe a) par un nouvel alinéa,

Demande au Secrétaire général de l'Organisation, conformément aux dispositions de l'article XVI, alinéa 2) a), de communiquer des copies certifiées conformes de cette résolution à tous les Gouvernements parties

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

à la Convention internationale de 1954 pour la prévention des eaux de la mer par les hydrocarbures et des exemplaires de cette même résolution à tous les Membres de l'Organisation,

Invite tous les Gouvernements intéressés à accepter l'amendement aussitôt que possible après l'entrée en vigueur officielle des amendements à la Convention adoptés le 21 octobre 1969 par la résolution A. 175 (VI),

Invite en outre les Gouvernements qui ont donné effet, sur le plan national, aux amendements à la Convention adoptés par l'Assemblée le 21 octobre 1969, à appliquer également les dispositions ci-jointes, qui ont trait à la protection du récif de la Grande-Barrière.

ANNEXE

AMENDEMENTS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1954
POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER
PAR LES HYDROCARBURES (MODIFIEE EN 1969)

ARTICLE PREMIER.

A l'article premier, remplacer par ce qui suit la définition actuelle de l'expression: « à partir de la terre la plus proche »:

« à partir de la terre la plus proche »: à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément à la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression « à partir de la terre la plus proche » de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S et de longitude 142° 08' E sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10° 35' S et de longitude 141° 55' E, puis entre les points suivants:

latitude 10° 00' S et longitude 142° 00, E
latitude 9° 10' S et longitude 143° 52' E
latitude 9° 00' S et longitude 144° 30' E
latitude 13° 00' S et longitude 144° 00' E
latitude 15° 00' S et longitude 146° 00' E
latitude 18° 00' S et longitude 147° 00' E
latitude 21° 00' S et longitude 153° 00' E

et enfin jusqu'à un point de latitude 24° 42' S et de longitude 153° 15' E sur la côte australienne.

ARTICLE III.

Le libellé actuel de l'alinéa iv) de l'article III, paragraphe a), est remplacé par le suivant:

iv) le rejet s'effectue le plus loin possible de la terre la plus proche.

AMENDEMENTS**à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures relatifs à la disposition des citernes et à la limitation des dimensions des citernes**

RÉSOLUTION A. 246 (VII)

adoptée le 15 octobre 1971

L'Assemblée,

Considerant les dispositions de l'article 16, alinéa *i*) de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime qui ont trait aux fonctions de l'Assemblée,

Consciente du fait qu'il incombe à l'Organisation de prendre des mesures efficaces pour prévenir et combattre la pollution du milieu marin qui peut résulter des activités maritimes,

Reconnaissant que, malgré l'adoption par l'Organisation de diverses mesures visant à prévenir les abordages et échouements de navires, on ne peut éliminer entièrement les risques d'accident pouvant entraîner des fuites d'hydrocarbures, mais soucieuse de limiter autant que possible les dommages subis de ce fait par le milieu,

Reconnaissant également que si l'on construit des navires-citernes de grandes dimensions pour le transport des hydrocarbures sans prendre de mesures pour régir les dimensions ou la disposition intérieure des citernes à cargaison, un seul accident peut entraîner une pollution grave du milieu,

Ayant examiné les recommandations relatives à la disposition des citernes et à la limitation des dimensions des citernes élaborées par le Comité de la sécurité maritime lors de sa vingt-troisième session,

Estimant que le meilleur moyen de garantir la mise en oeuvre de telles mesures sur le plan mondial est de modifier les dispositions de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures,

Notant qu'à l'article XVI de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, il est prévu des procédures d'amendement qui impliquent une participation de l'Organisation,

Adopte les amendements aux articles et Annexes de ladite Convention dont les textes sont joints à la présente résolution, à savoir:

a) l'adjonction d'un nouvel article VI-*bis*; et

b) l'adjonction d'une nouvelle Annexe C,

Demande au Secrétaire général de l'Organisation, conformément aux dispositions de l'article XVI, alinéa 2 *a*), de communiquer, pour examen et acceptation, des copies certifiées conformes de la présente résolution et de ses annexes à tous les Gouvernements parties à la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et des exemplaires de ces mêmes documents à tous les Membres de l'Organisation,

Invite tous les Gouvernements intéressés à accepter les amendements à une date aussi rapprochée que possible, et

Decide, conformément aux dispositions de l'article XVI, paragraphe 5, que ces amendements revêtent une importance telle que tout Gouvernement contractant cessera d'être partie à la Convention à l'expiration d'un délai de douze mois à dater de l'entrée en vigueur des amendements, s'il a fait une déclaration en application du paragraphe 4 de l'article XVI et s'il n'a pas accepté les amendements dans le délai susvisé.

ANNEXE I

Ajouter le nouvel article VI-*bis* suivant:

ARTICLE VI-*bis*.

1. Tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique et dont il est passé commande après l'entrée en vigueur du présent article doit être construit conformément aux dispositions de l'Annexe C. En outre, tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique et dont il est passé commande ou, en l'absence de commande, dont la quille est posée ou qui atteint un état équivalent de construction, antérieurement au jour d'entrée en vigueur du présent article, doit être rendu conforme aux dispositions de l'Annexe C, dans un délai de deux ans après la date susvisée, s'il appartient à l'une des deux catégories suivantes:

a) navires-citernes dont la livraison est postérieure au 1^{er} janvier 1977;

b) navires-citernes qui remplissent simultanément les conditions suivantes:

i) la livraison n'est pas postérieure au 1^{er} janvier 1977;

ii) la commande est postérieure au 1^{er} janvier 1972, ou s'il n'a pas été passé de commande antérieurement, la quille est posée postérieurement au 30 juin 1972 ou le navire-citerne n'atteint un état équivalent de construction qu'après cette date.

2. Un navire-citerne qui est tenu, en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, d'être construit conformément à l'Annexe C et est ainsi construit doit avoir à son bord un certificat de conformité délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Un navire-citerne qui, en vertu du paragraphe 1 du présent article, n'est pas tenu d'être construit conformément à l'Annexe C doit avoir à son bord un certificat à cet effet délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Si le navire-citerne est construit conformément à l'Annexe C sans y être tenu, il peut avoir à son bord un certificat de conformité délivré par le Gouvernement contractant responsable ou avec son autorisation. Les Gouvernements contractants n'autorisent pas les navires-citernes battant leur pavillon à naviguer s'il ne leur a pas été délivré un tel certificat.

3. Les certificats délivrés sous l'autorité d'un Gouvernement contractant sont acceptés par les autres Gouvernements contractants et considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente Convention.

4. Si un Gouvernement contractant a des raisons précises de croire qu'un navire-citerne tenu, en vertu du paragraphe 1 du présent article, d'être construit conformément à l'Annexe C et qui touche un port situé sur son territoire ou utilise une installation terminale au large des côtes qui relèvent de sa compétence ne satisfait pas vraiment aux dispositions

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

de l'Annexe C, il peut demander à consulter le Gouvernement dans l'Etat duquel le navire-citerne est immatriculé. Si, à l'issue de cette consultation, le Gouvernement contractant est convaincu que le navire-citerne n'est pas conforme aux dispositions de l'Annexe C, il peut pour cette raison lui refuser l'accès des ports situés dans ses eaux territoriales ou des installations terminales au large des côtes qui relèvent de sa compétence jusqu'à ce qu'il soit convaincu que le navire en question est conforme auxdites dispositions.

ANNEXE II

Ajouter la nouvelle Annexe C suivante:

ANNEXE C

PROPOSITION RELATIVE A LA DISPOSITION DES CITERNES ET A LA LIMITATION DE LEURS DIMENSIONS

1. *Etendue hypothétique de la brèche*

Dans les paragraphes suivants, on s'est fondé sur des brèches parallélépipédiques de trois dimensions dans le cas d'un abordage ainsi que dans le cas d'un échouement. Dans ce dernier cas, on a envisagé deux états distincts d'avarie qui sont appliqués séparément aux parties indiquées du navire. Ces valeurs correspondent à la brèche hypothétique maximale due à des accidents de cette nature et doivent être utilisées pour déterminer, en les appliquant par tâtonnement, à tous les emplacements possibles, la combinaison la plus défavorable des compartiments qui pourraient être endommagés.

1. 1 *Abordage*

Longueur (l_c)	: $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$	ou 14,5 mètres si cette dimension est inférieure
Profondeur (t_c) mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial du navire au niveau de la ligne de charge	: $\frac{B}{5}$	ou 11,5 mètres si cette dimension est inférieure
Hauteur (v_c)	:	à partir de la ligne de référence sans limite supérieure

1. 2 *Echouement*

	Sur une longueur de 0,3L mesurée à partir de la perpendiculaire avant du navire	Toute autre partie du navire
Longueur (l_s)	: $\frac{L}{10}$	5 mètres
Profondeur (t_s)	: $\frac{B}{6}$ ou 10 mètres si cette dimension est inférieure	5 mètres
Hauteur (v_s) a partir de la ligne de référence	: $\frac{B}{15}$ ou 6 mètres, si cette dimension est inférieure, pour n'importe quelle partie du navire	

L, B (en mètres) et la perpendiculaire sont définis à la règle 3 de la Convention de 1966 sur les lignes de charge .

2. *Fuites hypothétiques d'hydrocarbures émanant des citernes présumées en état d'avarie à la suite de l'accident*

Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures dues à un abordage (O_c) ou à un échouement (O_s) sont calculées à l'aide de la formule suivante pour les compartiments endommagés et pour chaque emplacement hypothétique de la brèche indiqué à la section 1.

2. 1 *Abordage*

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i \cdot C_i \quad (1)$$

2. 2 *Echouement*

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (2)$$

Dans ces formules:

W_i = volume en mètres cubes d'une citerne latérale en état d'avarie après l'accident hypothétique de la section 1; W_i d'une citerne de ballast propre peut être pris égal à zéro,

C_i = volume en mètres cubes d'une citerne centrale en état d'avarie après l'accident hypothétique de la section 1; C_i d'une citerne de ballast propre peut être pris égal à zéro,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$; lorsque b_i est égale ou supérieur à t_c , K_i doit être pris égal à zéro,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; lorsque h_i est égal ou supérieur à v_s , Z_i doit être pris égal à zéro,

b_i = largeur en mètres de la citerne latérale considérée,

h_i = hauteur minimale en mètres des doubles fonds considérés. Lorsqu'il n'existe pas de doubles fonds, h_i doit être pris égal à zéro,

citerne latérale = toute citerne adjacente au bordé du navire,

citerne centrale = toute citerne située à l'intérieur d'une cloison longitudinale.

2. 3 *Dispositions particulières*

2. 3. 1 Si un espace vide ou une citerne de ballast propre dont la longueur est inférieure à la longueur l_c définie à la section 1. 1 se situe entre des citernes latérales d'hydrocarbures, la valeur de O de la formule (1) peut être calculée en prenant le volume W_i égal au volume réel de l'une des deux citernes adjacentes à l'espace considéré (lorsqu'elles ont la même capacité) ou de la plus petite de celles-ci (si elles n'ont pas la même capacité) multiplié par S_i défini ci-après, et en prenant pour toutes les autres citernes latérales touchées par l'abordage la valeur du volume totale réel.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

Dans cette formule: l_i = longueur en mètres de l'espace vide ou de la citerne de ballast propre considéré.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. 3. 2 a) Il n'y a lieu de tenir compte des citernes de doubles fonds vides ou transportant de l'eau propre que lorsque les citernes situées au-dessus contiennent une cargaison.

b) Lorsque les doubles fonds ne s'étendent pas sur toute la longueur et sur toute la largeur de la citerne considérée, on estime qu'il n'y a pas de doubles fonds et il convient alors d'inclure dans la formule (2) le volume des citernes situées au-dessus de la brèche due à un échouement, même si on ne considère pas la citerne comme endommagée, en raison de la présence de ces doubles fonds partiels.

c) Il n'y a pas lieu de tenir compte des puisards dans le calcul de la valeur de h_1 lorsque ceux-ci ont une surface qui n'est pas excessive et ont une hauteur minimale, par rapport à la citerne, en tout cas inférieure à la moitié de celle des doubles fonds. Si la hauteur d'un puisard est supérieure à la moitié de celle des doubles fonds, h_1 doit être pris égal à la hauteur des doubles fonds moins celle du puisard.

Les tuyautages desservant ces puisards doivent, s'ils sont installés à l'intérieur des doubles fonds, être pourvus de soupapes ou autres dispositifs de fermeture au point où ils pénètrent dans la citerne desservie, pour empêcher toute fuite d'hydrocarbures en cas d'avarie aux tuyautages lors d'un échouement. Ces tuyautages doivent être aussi éloignés que possible du bordé des fonds du navire.

2. 3. 3 Lorsque la brèche due à un échouement atteint simultanément quatre citernes centrales, la valeur de O_s peut être calculée d'après la formule:

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (3)$$

2. 3. 4 Une Administration peut considérer comme réduisant les fuites d'hydrocarbures dans le cas d'un échouement un dispositif de transfert de la cargaison ayant en cas d'urgence une forte puissance d'aspiration dans chaque citerne à cargaison et capable de transférer les hydrocarbures d'une ou plusieurs citernes endommagées vers des citernes de ballast isolées ou vers les citernes à cargaison disponibles, si on peut s'assurer que ces dernières ont une profondeur suffisante. Cette hypothèse n'est toutefois valable que s'il est possible de transférer en deux heures un volume d'hydrocarbures égal à la moitié de la capacité de la plus grande des citernes endommagées et si les citernes de ballast ou à cargaison peuvent absorber ce volume. De plus, elle ne peut adopter cette hypothèse que pour autoriser le calcul de O_s d'après la formule (3). Les tuyautages d'aspiration doivent être installés à une hauteur au moins égale à la hauteur de la brèche due à un échouement (v_s).

L'Administration doit communiquer à l'Organisation les renseignements sur les dispositions qu'elle adopte, aux fins de diffusion aux autres Gouvernements.

3. Limitations des dimensions des citernes à cargaison

3. 1 Limitation des fuites hypothétiques d'hydrocarbures

Les fuites hypothétiques d'hydrocarbures O_a et O_s calculées suivant les formules de la section 2 ne doivent pas dépasser 30.000 mètres cubes ou $400 \sqrt{DW}$ si cette dernière valeur est supérieure, sous réserve d'un maximum de 40.000 mètres cubes, DW représentant le port en lourd du navire exprimé en tonnes métriques.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3. 2 Limitation du volume de chaque citerne prise séparément

Le volume d'une citerne latérale ne doit pas dépasser soixante quinze pour cent des limites prévues au paragraphe 3. 1 pour les fuites hypothétiques d'hydrocarbures. Le volume d'une citerne centrale ne doit pas dépasser 50.000 mètres cubes.

3. 3 Limitation de la longueur des citernes

La longueur de chaque citerne ne doit pas dépasser 10 mètres ou l'une des valeurs suivantes si ces valeurs sont supérieures:

a) s'il n'existe pas de cloison longitudinale:

$$0,4L$$

b) lorsqu'il n'existe qu'une cloison longitudinale dans l'axe du navire:

$$0,15L$$

c) lorsqu'il existe deux rangées ou plus de cloisons longitudinales:

i) pour les citernes latérales:

$$0,2L$$

ii) pour les citernes centrales:

1) si $\frac{b_i}{B}$ est égal ou supérieur à $\frac{1}{5}$:

$$0,2L$$

2) si $\frac{b_i}{B}$ est inférieur à $\frac{1}{5}$:

- lorsqu'il n'existe pas de cloison axiale:

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L$$

- lorsqu'il existe une cloison axiale:

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$

TRADUZIONE NON UFFICIALE

NOTA BENE. — *I testi facenti fede sono unicamente quelli nelle lingue indicate nella Convenzione del 12 maggio 1954, tra cui quello in lingua francese qui sopra riportato.*

EMENDAMENTI

alla Convenzione internazionale per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, 1954 (modificata nel 1969), relativi alla protezione della scogliera della Grande Barriera

RISOLUZIONE A. 232 (VII)

adottata il 12 ottobre 1971

L'Assemblea,

Considerando le disposizioni dell'articolo 16 ²) della Convenzione sull'Organizzazione intergovernativa consultiva per la navigazione marittima, relativa alle funzioni dell'Assemblea,

Riconoscendo che la scogliera della Grande Barriera, catena ininterrotta di isolotti e scogli di corallo vivo che si estendono su di una distanza di circa 1250 miglia tra i paralleli 9 sud e 24 sud sino a 145 miglia marine dal litorale australiano, è una regione che presenta eccezionale interesse scientifico e fondamentale importanza sul piano internazionale, particolarmente in campo turistico,

Avuto riguardo alla seria preoccupazione espressa dal Governo australiano perché la scogliera della Grande Barriera sia mantenuta nel suo stato naturale e protetta dall'inquinamento in tutte le sue forme e, in particolare, da quella causata da idrocarburi o da miscele degli stessi scaricati dalle navi anche in quantità ridotte,

Ricordando la definizione dell'espressione « a partire dalla più vicina terraferma » che figura nell'allegato A (1) della Convenzione internazionale per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, del 1954, che è stata riformulata nel testo modificato dell'articolo I della Convenzione adottata dall'Assemblea nella risoluzione A. 175 (VI) del 21 ottobre 1969,

Considerando inoltre che l'articolo XVI della Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, prevede delle procedure di modifica che comportano una partecipazione dell'Organizzazione,

Avendo esaminato gli emendamenti alla Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, modificata nel 1969 dalla risoluzione A. 175 (VI), oggetto di una raccomandazione adottata dal Comitato della sicurezza marittima nel corso della sua ventitreesima sessione, in conformità dell'articolo XVI di tale Convenzione, volti a proteggere la regione conosciuta sotto il nome di scogliera della Grande Barriera dagli effetti dell'inquinamento da idrocarburi,

Adotta i seguenti emendamenti degli articoli della Convenzione (modificata nel 1969) i cui testi sono allegati alla presente risoluzione:

a) sostituzione all'articolo I della definizione « a partire dalla più vicina terraferma », con una nuova definizione;

b) sostituzione del sottoparagrafo iv) dell'articolo III, paragrafo *a)*, con un nuovo sottoparagrafo.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Chiede al Segretario generale dell'Organizzazione, in conformità delle disposizioni del sottoparagrafo 2) a) dell'articolo XVI, di inviare copie certificate conformi di tale risoluzione a tutti i Governi parti della Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi nonché degli esemplari di questa stessa risoluzione a tutti i Membri dell'Organizzazione,

Invita tutti i Governi interessati ad accettare il più presto possibile, l'emendamento, dopo l'entrata in vigore ufficiale degli emendamenti della Convenzione adottati il 21 ottobre 1969 con la risoluzione A. 175 (VI),

Invita inoltre i Governi che hanno applicato, sul piano interno, gli emendamenti della Convenzione, adottati dall'Assemblea il 21 ottobre 1969 ad applicare anche le allegate disposizioni relative alla protezione della scogliera della Grande Barriera.

ALLEGATO

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1954
PER LA PREVENZIONE DALL'INQUINAMENTO DELLE ACQUE MARINE
DA IDROCARBURI (MODIFICATA NEL 1969)

ARTICOLO PRIMO.

All'articolo primo, il testo attuale della definizione « a partire dalla più vicina terraferma » viene sostituito dal seguente:

« a partire dalla più vicina terraferma »: a partire dalla linea di base che serve a determinare il mare territoriale del territorio in questione, in conformità della Convenzione di Ginevra del 1958 sul mare territoriale e la zona contigua; tuttavia ai fini della presente Convenzione, l'espressione « a partire dalla più vicina terraferma » dalla costa nord orientale dell'Australia significa a partire da una linea tracciata da un punto di latitudine 11 Sud e di longitudine 142° 08' Est sulla Costa australiana sino ad un punto di latitudine 10° 35' Sud e di longitudine 141° 55' Est. E inoltre tra i seguenti punti:

Latitudine 10° 00' Sud e longitudine 142° 00' Est
Latitudine 9° 10' Sud e longitudine 143° 52' Est
Latitudine 9° 00' Sud e longitudine 144° 30' Est
Latitudine 13° 00' Sud e longitudine 144° 00' Est
Latitudine 15° 00' Sud e longitudine 146° 00' Est
Latitudine 18° 00' Sud e longitudine 147° 00' Est
Latitudine 21° 00' Sud e longitudine 153° 00' Est

ed infine sino ad un punto di latitudine 24° 42' Sud e di longitudine 153° 15' Est sulla costa australiana.

ARTICOLO III.

Il testo attuale del sottoparagrafo iv) dell'articolo III, paragrafo a), viene sostituito dal seguente:

iv) lo scarico viene effettuato il più lontano possibile dalla vicina terraferma.

EMENDAMENTI**alla Convenzione internazionale per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, 1954, relativi alle disposizioni sulle cisterne ed alla limitazione delle dimensioni delle cisterne stesse**

RISOLUZIONE A. 246 (VII)

adottata il 15 ottobre 1971

L'Assemblea,

Considerando le disposizioni dell'articolo 16 *i*) della Convenzione relativa alla creazione dell'Organizzazione intergovernativa consultiva per la navigazione marittima, circa le funzioni dell'Assemblea,

Consocia della responsabilità dell'Organizzazione circa l'adozione di efficaci misure atte a prevenire e a combattere l'inquinamento dell'ambiente marino che può derivare dalle attività marittime,

Riconoscendo che, malgrado l'adozione, da parte dell'Organizzazione, di varie misure intese a prevenire le collisioni e gli incagliamenti delle navi, non si possono eliminare del tutto i rischi di incidenti suscettibili di comportare fughe di idrocarburi, desiderando limitare il più possibile i danni che a motivo di ciò, deriverebbero all'ambiente,

Riconoscendo inoltre che, quando si costruiscono navi cisterna di grandi dimensioni per il trasporto degli idrocarburi senza adottare misure per regolarne le dimensioni o la disposizione interna delle cisterne da carico, anche un solo incidente può comportare un serio inquinamento dello ambiente,

Avendo esaminato le raccomandazioni relative alle disposizioni sulle cisterne e alla limitazione delle dimensioni delle cisterne, elaborati dal Comitato di sicurezza marittima nel corso della sua ventitreesima sessione,

Ritenendo che il mezzo migliore per garantire l'attuazione di tali misure sul piano mondiale sia quello di modificare le disposizioni della Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dall'inquinamento da idrocarburi delle acque marine,

Rilevando che l'articolo XVI della Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi prevede delle procedure di modifica che implicano una partecipazione dell'Organizzazione,

Adotta gli emendamenti agli articoli ed agli allegati alla detta Convenzione i cui testi sono uniti alla presente risoluzione, e cioè:

- a) l'aggiunta di un nuovo articolo VI-*bis*; e
- b) l'aggiunta di un nuovo allegato C,

Chiede al Segretario generale dell'Organizzazione, in conformità delle disposizioni del sottoparagrafo 2 a) dell'articolo XVI, di comunicare, perché vengano esaminate ed accettate, delle copie certificate conformi della presente risoluzione e dei suoi allegati a tutti i Governi parti della Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi e degli esemplari degli stessi documenti a tutti i Membri dell'Organizzazione,

Invita tutti i Governi interessati ad accettare gli emendamenti al più presto possibile, e

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Decide, conformemente alle disposizioni del paragrafo 5 dell'articolo XVI, che i suddetti emendamenti sono di tale importanza che ogni Governo contraente cesserà di essere parte della Convenzione allo spirare di un termine di dodici mesi a partire dalla data di entrata in vigore degli emendamenti, nel caso in cui abbia fatto una dichiarazione in applicazione del paragrafo 4 dell'articolo XVI e non abbia accettato gli emendamenti entro il termine summenzionato.

ALLEGATO I

Aggiungere il seguente nuovo articolo VI-*bis*:

ARTICOLO VI-*bis*.

1. Ogni nave cisterna alla quale si applichi la presente Convenzione il cui contratto di costruzione sia stipulato dopo l'entrata in vigore del presente articolo deve essere costruita in conformità delle disposizioni dell'Allegato C. Inoltre, ogni nave-cisterna alla quale si applichi il contratto di costruzione, o, in assenza di un contratto di costruzione, la cui chiglia sia impostata, o che sia in un analogo stadio di costruzione, anteriormente al giorno di entrata in vigore del presente articolo, deve essere resa conforme alle disposizioni dell'Allegato C, entro un termine di due anni a partire dalla data summenzionata, se appartiene ad una delle due seguenti categorie:

a) nave-cisterna la cui consegna avverrà dopo il 1° gennaio 1977;

b) nave-cisterna che soddisfi al tempo stesso le seguenti condizioni:

i) la consegna non sia posteriore al 1° gennaio 1977;

ii) il contratto di costruzione è posteriore al 1° gennaio 1972 o, nei casi in cui non sia stato stipulato in precedenza alcun contratto di costruzione, la chiglia sia stata impostata dopo il 30 giugno 1972, o la nave-cisterna non abbia raggiunto un equivalente stadio di costruzione che dopo tale data.

2. Una nave-cisterna che in virtù delle disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, deve essere costruita in conformità dell'Allegato C e che sia così costruita, deve avere a bordo un certificato che accerti tale conformità, rilasciato dal Governo contraente o con la sua autorizzazione. Una nave-cisterna che, in base al paragrafo 1 del presente articolo, non sia tenuta ad essere costruita in conformità dell'Allegato C deve avere a bordo un certificato rilasciato a tal fine dal Governo contraente responsabile o con la sua autorizzazione. Se la nave-cisterna è costruita conformemente all'Allegato C senza essere tenuta ad esserlo, può avere a bordo un certificato che ne attesti la conformità, rilasciato dal Governo contraente responsabile o con la sua autorizzazione. I Governi contraenti non autorizzeranno le navi-cisterna battenti la loro bandiera a navigare se non è stato rilasciato un tale certificato.

3. I certificati rilasciati con l'autorizzazione di un Governo contraente sono accettati dagli altri Governi contraenti e considerati come aventi lo stesso valore dei certificati rilasciati da essi stessi per tutto quanto concerne gli obiettivi della presente Convenzione.

4. Se un Governo contraente ha fondati motivi per ritenere che una nave-cisterna tenuta, in base al paragrafo 1 del presente articolo, ad essere costruita in conformità dell'Allegato C e che faccia scalo in un porto situato sul suo territorio o utilizzi un ormeggio in mare aperto al largo delle coste sotto il suo controllo, non risponde in realtà alle disposizioni dello

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato C, può chiedere di consultare il Governo dello Stato nel quale è stata immatricolata la nave-cisterna in questione. Se, dopo tale consultazione, il Governo contraente è convinto che la nave-cisterna non è conforme alle disposizioni dell'Allegato C, può per tale motivo rifiutare ad essa l'accesso ai porti situati nelle sue acque territoriali o alle installazioni di ormeggio al largo delle coste sotto il suo controllo, sino a quando non sia convinto che la nave in questione risponde alle dette disposizioni.

ALLEGATO II

Aggiungere il seguente nuovo allegato C:

ALLEGATO C

PROPOSTA RELATIVA ALLA DISPOSIZIONE DELLE CISTERNE E
ALLA LIMITAZIONE DELLE LORO DIMENSIONI

1. *Presunta estensione del danno.*

Nei paragrafi che seguono viene presunta l'esistenza di una falla parallelepipedica a tre dimensioni, sia nel caso di collisione, sia nel caso di incagliamento. In quest'ultimo caso, sono previste due condizioni distinte di avaria che sono applicate separatamente alle parti indicate della nave. Tali valori corrispondono ad una falla ipotetica massima dovuta ad incidenti di questa natura e devono essere utilizzati per determinare, applicandoli per tentativi, a tutte le zone possibili, la più sfavorevole combinazione dei compartimenti che potrebbero essere danneggiati.

1. 1 *Collisione.*

Lunghezza (l_c)	$\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$	o 14,5 metri, se tale dimensione è inferiore
Profondità (t_c) misurata a partire dalla fiancata perpendicolarmente al piano assiale della nave a livello della linea di carico	$\frac{B}{5}$	o 11,5 metri, se tale dimensione è inferiore
Altezza (v_c)		a partire dalla linea di riferimento senza limite superiore

1. 2 *Incagliamento*

	Per una lunghezza di 0,3L misurata a partire dalla perpendicolare sul davanti della nave	Ogni altra parte della nave
Lunghezza (l_s)	$\frac{L}{10}$	5 metri
Profondità (t_s)	$\frac{B}{6}$ o 10 metri se tale dimensione è inferiore	5 metri
Altezza (v_s) a partire dalla linea di riferimento	$\frac{B}{15}$ o 6 metri, se tale dimensione è inferiore per qualsiasi parte della nave	

L, B (in metri) e la perpendicolare sono definiti dalla norma 3 della Convenzione del 1966 sulle linee di carico.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. *Fughe ipotetiche di idrocarburi dalle cisterne presunte in stato di avaria a seguito di incidente.*

Le fughe ipotetiche di idrocarburi imputabili ad una collisione (O_c) o ad un incagliamento (O_s) per i compartimenti danneggiati e per ogni ipotetica posizione della falla di cui alla sezione 1 sono calcolate con le formule seguenti:

2. 1 *Collisione*

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (1)$$

2. 2 *Incagliamento*

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (2)$$

In tali formule:

W_i = Volume in metri cubi di una cisterna laterale in stato di avaria dopo l'incidente ipotetico della sezione 1; W_i per una cisterna di zavorra pulita può essere ritenuto uguale a zero,

C_i = Volume in metri cubi di una cisterna centrale in stato di avaria dopo l'incidente ipotetico della sezione 1; C_i di una cisterna di zavorra pulita può essere ritenuto uguale a zero,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$; quando b_i è uguale o superiore a t_c , K_i deve essere considerato uguale a zero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; quando h_i è uguale o superiore a v_s , Z_i deve essere ritenuto uguale a zero,

b_i = larghezza in metri della cisterna laterale presa in considerazione,

h_i = altezza minima in metri dei doppi fondi considerati. Ove non esistano doppi fondi h_i deve essere considerato uguale a zero,

cisterna laterale = ogni cisterna adiacente al fascione interno della nave,

cisterna centrale = ogni cisterna situata all'interno di una paratia longitudinale.

2. 3. *Disposizioni speciali*

2. 3. 1 Nel caso in cui vi sia uno spazio vuoto o una cisterna di zavorra pulita la cui lunghezza sia inferiore alla lunghezza l_c di cui alla sezione 1. 1. tra le cisterne laterali di idrocarburi, il valore O_c della formula (1) può essere calcolato prendendo il volume W_i uguale al volume reale di una delle due cisterne adiacenti allo spazio considerato (ove esse abbiano la stessa capacità) o della più piccola di queste (ove non abbiano la stessa capacità) moltiplicato per S_i di cui segue la definizione, prendendo per tutte le altre cisterne laterali interessate dalla collisione il valore del volume totale reale.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

In questa formula: l_i = lunghezza in metri dello spazio vuoto o della cisterna di zavorra pulita considerata.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. 3. 2 a) I serbatoi dei doppi fondi vuoti o pieni di acqua pulita devono essere presi in considerazione solo quando i serbatoi che li sovrastano contengono il carico.

b) Quando i doppi fondi non si prolungano per tutta la lunghezza e tutta la larghezza del serbatoio di cui trattasi essi non vengono presi in considerazione ed allora conviene includere nella formula (2) il volume dei serbatoi posti sopra la falla dovuta all'incagliamento, anche se il serbatoio non è ritenuto danneggiato a motivo della presenza di tali doppi fondi parziali.

c) Nel calcolo del valore di h_1 non occorre tener conto dei pozzetti delle sentine, se questi non hanno grande superficie ed una altezza minima nei confronti dei serbatoi, in ogni caso inferiore alla metà di quella dei doppi fondi. Se l'altezza di un pozzetto è superiore alla metà di quella dei doppi fondi h_1 deve essere considerata uguale all'altezza dei doppi fondi meno l'altezza del pozzetto.

Le tubolature di tali pozzetti se installate dentro i doppi fondi, devono essere munite di valvole o di altri dispositivi di chiusura nel punto in cui entrano nel serbatoio per impedire qualsiasi fuga di idrocarburi in caso di danneggiamento alle tubolature in caso di incagliamento. Tali tubolature devono anche essere tenute il più lontano possibile dal fasciame di fondo della nave.

2. 3. 3. Quando la falla dovuta all'incagliamento interessa simultaneamente quattro serbatoi centrali, il valore di O_s può essere calcolato con la seguente formula:

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (3)$$

2. 3. 4. Un'Amministrazione può considerare come atto a ridurre le fughe di idrocarburi, nel caso di un incagliamento, un dispositivo per il trasferimento del carico che abbia, in caso di urgenza, una forte capacità di aspirazione da ogni serbatoio da carico idoneo a trasferire gli idrocarburi da uno o più serbatoi danneggiati verso serbatoi da zavorra isolati o verso serbatoi da carico disponibili, se si possa accertare che questi ultimi abbiano una sufficiente profondità. Questa ipotesi non è valida ove non sia possibile trasferire in due ore un volume di idrocarburi pari alla metà della capienza del più grande dei serbatoi danneggiati, e ove i serbatoi di zavorra o di carico possano assorbire tale volume. Inoltre, tale ipotesi non può essere assunta che per autorizzare il calcolo O_s della formula (3). Le tubolature di aspirazione devono essere installate ad una altezza almeno uguale a quella della falla dovuta all'incagliamento (v_s).

L'Amministrazione deve comunicare all'Organizzazione notizie sulle disposizioni che adotta al fine di diffonderle agli altri Governi.

3. Limitazioni delle dimensioni dei serbatoi da carico.

3. 1. Limitazione delle ipotetiche fughe di idrocarburi.

Le ipotetiche fughe di idrocarburi O_c e O_s calcolate in base alle formule della sezione 2 non devono superare i 30.000 metri cubi o i $400 \sqrt[3]{DW}$ nel caso in cui tale valore sia più elevato, considerando un massimo di 40.000 metri cubi, ove DW rappresenta la portata lorda della nave in tonnellate metriche.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3. 2. *Limitazione del volume di ogni serbatoio a sé considerato.*

Il volume di un serbatoio laterale non deve superare il settantacinque per cento dei limiti previsti nel paragrafo 3. 1. delle ipotetiche fughe di idrocarburi. Il volume di un serbatoio centrale non deve superare i 50.000 metri cubi.

3. 3. *Limitazione della lunghezza di ogni serbatoio.*

La lunghezza di ogni serbatoio non deve superare i 10 metri o, nel caso in cui siano più elevati, uno dei valori seguenti:

a) se non esistono paratie longitudinali:

$$0,1L$$

b) se esiste una sola paratia longitudinale sull'asse della nave:

$$0,15L$$

c) se esistono due o più serie di paratie longitudinali:

i) per i serbatoi laterali:

$$0,2L$$

ii) per i serbatoi centrali:

1) se $\frac{b_i}{B}$ è uguale o maggiore di $\frac{1}{5}$:

$$0,2L$$

2) se $\frac{b_i}{B}$ è minore di $\frac{1}{5}$:

quando non vi sono paratie assiali:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$$

quando vi è una paratia assiale:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$