



Roma, 19 DIC. 2012
P.D.C.: UFFICIO II - 06/5722 5631

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

GABINETTO

*Reparto Ambientale Marino
del Corpo delle Capitanerie di Porto*

Allo Vedasi elenco indirizzi allegato

Prot. n. RAM/4659/2/2012

All.: 9

CIRCOLARE 1/2012

Oggetto: Emendamenti degli Annessi IV, V e VI alla MARPOL 73/78, Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

VIA POSTA ELETTRONICA

Si trasmette, per doverosa informazione, su conforme avviso della Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare di questo Dicastero, un'analisi dettagliata degli emendamenti Marpol in oggetto che entreranno in vigore il 1° Gennaio p.v., unita alle ultime interpretazioni rese e alle misure aggiuntive adottate nel corso del MEPC 64 dell' IMO, tenutosi a Londra dal 1 al 5 ottobre u.s.

Revisione Annesso IV MARPOL (1 allegato)

Con la risoluzione MEPC 200(62) (Annesso 12 MEPC 62/24) adottata il 15 luglio 2011 (All.1), sono state apportate nuove modifiche all'Annesso IV MARPOL 73/78 che entreranno in vigore il 1 gennaio 2013.

Le modifiche all'Annesso IV interessano in particolare l'aggiunta di alcuni paragrafi ai precedenti, con lo scopo di regolare lo scarico del "sewage" (liquami o acque nere), sia fuori che all'interno delle "Special area", in particolar modo per le navi passeggeri.

In particolare si evidenziano:

Nella Regola 1:

. il paragrafo 5bis, che definisce le "Special area" e in particolare include tra queste il Mar Baltico, come definito nella regola 1.11.2 dell'Annesso I ai fini dell'applicazione del presente Annesso;

. il paragrafo 7bis, che introduce la definizione di "passeggero", quale persona presente a bordo che non sia il comandante, un membro dell'equipaggio o altra persona impiegata o occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave in relazione all'attività della nave stessa;

. il paragrafo 7ter, la definizione di nave passeggeri, quale una nave che porta più di dodici passeggeri. Inoltre per l'applicazione della successiva Regola 11.3, una nave

passenger new is a passenger ship that has the construction contract, or in the absence of this, the hull has been configured or is still in the construction phase, as of 1° January 2016.

Nella Regola 9:

the new paragraph 2, which adopts for passenger ships the same rules of the previous Regulation, regarding the sewage discharge systems, with the exception of the system of grinding and disinfection.

Regulation 11 disciplines the discharge of sewage from ships inside and outside the "Special area". Outside of these, paragraph 1.1 also includes the sewage from local animal holding facilities, while paragraph 1.2 provides that the sewage must not produce visible solids and floating matter, nor visible discharges. The new paragraph 3 regulates the discharge of sewage from passenger ships inside the "Special area", subject to the provisions of Regulation 3 of the present Annex. It is prohibited to discharge for new passenger ships from 1° January 2016, and for existing ones, from 1° January 2018, unless the ship uses a treatment plant approved for the purpose of purification.

In Regulation 12 "Reception facilities" the paragraph 12bis relative to the facilities that serve passenger ships in the "Special area". Each State, whose coast borders one of these areas must ensure that the reception facilities for the return of water are present in the ports and terminals, that the structures are adequate to satisfy the requirements of passenger ships and that the services are performed in a way that does not cause unjustified delays to passenger ships.

Finally, the Appendix containing the International Certificate model for the prevention of pollution by "sewage" has been amended for aspects relative to the modifications of the Annex itself.

Revisione Annesso V MARPOL (3 allegati)

The resolution MEPC 201 (62) (Annex 13 MEPC 62/24) adopted on 15 July 2011 (All.2), outlines the modifications to the new Annex V MARPOL 73/78 that will enter into force on 1 January 2013, and parallelly the resolution MEPC 219 (63) (Annex 24 MEPC 63/23/Add.1) adopted on 2 March 2012 (All.3), contains the relative guidelines for the implementation of the said new Annex V.

In transmitting the said provisions, the following main differences with respect to the current Annex V MARPOL are highlighted.

Regulation 1 provides a series of 14 definitions, 11 in addition to the current text, of which the most relevant are:

definition 3 "kitchen oil": such vegetable oil is treated only in the present Annex;

definition 6 "fishing gear" is more extensive than the previous one in the guidelines, in particular it also includes all the equipment for the collection of marine organisms;

definition 7 "fixed or floating platforms": represents an explicit insertion of platforms in the context of this Annex;

1. definition 12 "operational waste": for a comprehensive understanding of this type of waste it is necessary to also take into account the content of point 1.7

delle linee guida, che riporta le sostanze che ne vengono escluse. Da tale lettura, non sono compresi negli "Operational Wastes" una serie di fluidi, tra i quali in particolare le acque grigie, le acque delle piscine, delle SPA (Salus Per Aquam) e delle vasche idromassaggio. Dette acque permangono quindi non disciplinate dalla Marpol e, come da recenti proposte presentate in sede IMO, potrebbero essere successivamente trattate sia dall'Annesso IV che dalla Convenzione sulle acque di zavorra preso atto che tali cisterne sono frequentemente utilizzate per lo stoccaggio delle acque in parola e delle acque nere (trattate e non).

La nuova Regola 3, dispone una generale proibizione di scarico in mare dei rifiuti dell'Annesso V con le sole eccezioni elencate nelle successive Regole 4, 5, 6 e 7.

La Regola 4 ex Regola 3, disciplina lo scarico dei rifiuti fuori dalle aree speciali, e introduce regole per lo scarico in mare di carcasse di animali, detergenti, additivi e acque di pulizia della coperta. Collega, inoltre, lo scarico di rifiuti contaminati da altre sostanze alle prescrizioni a quest'ultime collegate.

La Regola 5, ex Regola 4, disciplina lo scarico dei rifiuti da parte delle piattaforme fisse o galleggianti. In particolare lo scarico in mare viene totalmente vietato, ad eccezione dei rifiuti alimentari per le piattaforme oltre le 12 miglia nautiche dalla costa ed a determinate condizioni

La Regola 6, ex Regola 5, disciplina lo scarico dei rifiuti in mare quando la nave è in rotta nelle zone speciali, che non sono più elencate in quanto riportate nella regola 1 punto 14. Introduce nuove prescrizioni per i residui del carico mentre per quanto riguarda le reception facilities le relative disposizioni sono riportate nella successiva regola 8.

La Regola 7, ex Regola 6, disciplina le deroghe al generale divieto di scarico in mare.

La Regola 8, ex Regola 7 e 5.4, disciplina le Reception facilities anche per quanto riguarda le aree speciali.

La Regola 10, ex Regola 9, introduce al punto 2 il nuovo limite di 100 tonnellate di stazza lorda per le navi nonché le piattaforme fisse e galleggianti riguardo l'obbligo di avere a bordo un piano di gestione dei rifiuti secondo le prescrizioni delle linee guida. Introduce inoltre al punto 6 l'obbligo di segnalazione allo Stato di bandiera e all'eventuale Stato costiero di giurisdizione delle perdite accidentali o dello scarico in mare di attrezzature da pesca di cui alla regola 7.1.3 e 7.1.3 bis.

L'Annesso V si completa con l'appendice che riporta il nuovo modello di "Garbage Record Book".

Linee guida 2012 per l'implementazione dell'Annesso V MARPOL.

Le nuove linee guida innovano completamente le attuali (Res. MEPC 59(33)), revocandole contestualmente all'entrata in vigore del nuovo Annesso V MARPOL.

I principali obiettivi delle linee guida sono di supportare le Amministrazioni nazionali per lo sviluppo e l'emanazione di normative che implementino in modo appropriato l'Annesso V e favorirne il rispetto dei requisiti da parte di armatori, equipaggi, servizi di raccolta dei rifiuti etc..

Il documento è suddiviso in sei sezioni dove particolare attenzione è rivolta alla gestione del rifiuto a bordo della nave. Altro elemento di novità è la sezione dedicata all'addestramento, l'educazione e l'informazione da sviluppare nei confronti di tutti i soggetti coinvolti nel ciclo dei rifiuti di bordo.

Infine è da sottolineare l'inserimento di puntuali indicazioni sulla necessità di implementare un sistema che incentivi e controlli il rispetto dell'applicazione delle regole dell'Annesso V MARPOL.

Segue una breve scheda riepilogativa dei principali aspetti delle sei sezioni:

1. **Introduction:** in questa sezione si rilevano delle definizioni integrative, mentre di particolare interesse, nella parte 1.7 (applicazione), viene chiarito quali sostanze rientrano nella definizione di "operational waste" di cui alla regola 1.12 dell'Annesso V.
2. **Garbage management:** in questa sezione vengono descritte le prescrizioni relative alla minimizzazione di produzione di rifiuti (2.1) e alla perdita o scarica di attrezzature da pesca (2.2). Al punto 2.3 vengono riportate sia una tabella riepilogativa delle restrizioni allo sversamento in mare dei rifiuti nonché uno schema a blocchi sulle opzioni per il trattamento e lo scarico dei rifiuti. Da evidenziare al punto 2.3.4 la prescrizione del piano di gestione rifiuti sia per le navi superiori a 100 tsl che per le piattaforme fisse e galleggianti. I punti successivi contengono precise istruzioni sulle procedure per quanto riguarda la raccolta (2.4), il trattamento (2.5), il deposito (2.6), la scarica / conferimento (2.7), le attrezzature della nave (2.8), la triturazione / sminuzzamento (2.9), la compattazione (2.10), l'incenerimento (2.11), le carcasse di animali (2.12), lo scarico di pesci trasportati come carico (2.13).
3. **Management of cargo residues of solid bulk cargoes:** in questa sezione viene fornita una catalogazione dei residui del carico secondo il Sistema Mondiale di classificazione ed etichettatura delle sostanze chimiche con informazioni sul carico, scarico e trattamento degli stessi a bordo. Inoltre i residui del carico devono essere classificati e dichiarati dal caricatore anche per quanto riguarda la loro potenziale pericolosità per l'ambiente marino. Tale dichiarazione dovrebbe essere inclusa nelle informazioni richieste dalla sezione 4.2 dell'IMSBC Code.
A tal proposito in sede IMO è stata approvata la possibilità di concedere un periodo transitorio di due anni per l'adeguamento ai criteri di classificazione di pericolosità, in quanto alcuni Paesi hanno evidenziato difficoltà nell'ottenere i dati necessari per i prodotti in questione entro la data di entrata in vigore dell'Annesso V (MEPC.1/Circ.791) (All.4).
4. **Training, education and information:** questa sezione introduce, nei confronti delle Amministrazioni governative, delle indicazioni, prescrittive e non, sulla formazione, educazione, addestramento e certificazione dei marittimi e sulla conoscenza delle norme nazionali e internazionali nei confronti delle procedure di prevenzione dell'inquinamento del mare dai rifiuti. Parallelamente richiede che, associazioni professionali degli equipaggi, degli architetti navali, delle società armatrici e dei marittimi, assicurino un adeguato livello di competenza dei propri membri sulla gestione dei rifiuti. Per il personale delle navi e degli operatori portuali di raccolta devono essere stabiliti dettagliati programmi addestrativi con annuali convalide e periodici aggiornamenti professionali. Viene prescritta inoltre una generalizzata informazione pubblica sull'argomento con particolare riguardo ai diportisti, pescatori, operatori portuali, comunità costiere, fornitori navali, costruttori navali, industrie di gestione dei rifiuti, educatori ed amministrazioni pubbliche.
5. **Port reception facilities for garbage:** in questa sezione vengono definiti i criteri di base per implementare un servizio adeguato ed un continuo adattamento delle strutture ed attrezzature impiegate alle mutevoli esigenze portuali nonché alle più moderne tecnologie.
6. **Enhancement of compliance with Marpol Annex V:** in questa sezione si affrontano le misure da adottare per migliorare il rispetto delle regole dell'Annesso V. Oltre ad incentivare le segnalazioni delle inadeguatezze degli impianti di raccolta nei porti da parte delle navi, vengono richieste da parte dei Governi misure innovative quali periodiche ispezioni degli impianti portuali, l'identificazione di misure di polizia adeguate svolte da corpi specializzati nonché misure per facilitare o prescrivere l'applicazione delle norme. Viene proposto inoltre di aumentare l'efficienza degli

impianti di raccolta dei rifiuti cercando di compensare le misure prescrittive con un sistema di incentivi che prediligano equipaggiamenti e processi moderni di riduzione della produzione dei rifiuti. Infine viene suggerito ai Governi di incoraggiare iniziative volontarie volte a raggiungere un adeguamento sempre più stretto alle regole dell'Annesso V.

Le linee guida si concludono con tre esempi di avvisi, da affiggere sulle navi e sulle piattaforme fisse e galleggianti, che riepilogano le principali indicazioni sul divieto di scarico dei rifiuti in mare.

Revisione Annesso VI MARPOL (5 allegati)

Con la risoluzione MEPC 203 (62) (Annesso 19 MEPC 62/24/Add.1) adottata il 15 luglio 2011 (All.5), sono state apportate nuove modifiche all'Annesso VI MARPOL 73/78 che entreranno in vigore il 1 gennaio 2013.

Le modifiche all'Annesso VI interessano in particolare l'aggiunta di un nuovo capitolo ai tre precedenti, disciplinando gli aspetti relativi all'efficienza energetica per le navi attraverso una serie di misure tecnico – operative, con lo scopo di ridurre le emissioni in atmosfera derivanti dalla combustione del carburante.

In particolare vengono introdotti: l'Indice di Disegno di Efficienza Energetica (Energy Efficiency Design Index, EEDI) e il Certificato Internazionale di Efficienza Energetica (IEEC) per le nuove navi; il Piano di gestione dell'efficienza energetica (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) per tutte le navi

L'EEDI è un indice di misura dell'efficienza energetica calcolato sul rapporto tra l'emissione di CO₂ della nave e le caratteristiche sia costruttive che di potenza e consumo di tutti i motori installati a bordo, così come specificato nelle Linee Guida di cui alla Res. 212 (63) (All.6).

Il SEEMP prevede che siano elencate tutte le misure operative nonché accorgimenti tecnici e "buone pratiche" per una ottimizzazione delle prestazioni energetiche della nave; tale piano deve essere sviluppato tenendo conto delle Linee Guida adottate dall'IMO, Res. 213 (63) (All.7).

Nel trasmettere il suddetto provvedimento si evidenziano le principali norme aggiunte al vigente Annesso VI della Marpol.

La Regola 2 prevede una serie di definizioni funzionali al nuovo Capitolo 4. Inoltre la definizione 21 di "Tanker" è ora applicata solo in funzione della Regola 15 "Composti organici volatili", mentre è inserita una nuova definizione di tale tipologia di navi, che include anche le tankers NLS, ai fini del Capitolo 4.

La Regola 5 comprende un nuovo paragrafo (5.4) che disciplina le ispezioni per navi alle quali si applica il capitolo 4, tenendo conto delle Linee Guida in materia di visite e di certificazione dell'EEDI, Res. 214 (63) (All.8). In particolare si segnala, per le navi esistenti, il paragrafo 5.4.4 che prevede la verifica dell'esistenza a bordo del SEEMP in occasione della prima visita intermedia o di quella di rinnovo del Certificato di cui al paragrafo 5.1 (IAPPC).

Dalla **Regola 6 alla 10** le modifiche apportate disciplinano ora, oltre all'International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC), anche il rilascio, l'approvazione e la durata del Certificato Internazionale di Efficienza Energetica (IEEC), di cui è riportato il modello in Appendice VIII all'Annesso VI e la relativa attività di Port State Control.

Il Nuovo **Capitolo 4**, contiene le Regole relative all'efficienza energetica delle navi.

In particolare si sottolinea la **Regola 19**, che oltre a definire il campo di applicazione del nuovo Capitolo a tutte le navi di 400 tonnellate di stazza lorda e superiori, prevede, a seconda dell'anno di costruzione/conversione della nave, la possibilità di deroga da parte dell'Amministrazione, del rispetto dei requisiti di EEDI.

Inoltre il presente Capitolo non si applica alle navi adibite unicamente ai viaggi nelle acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato di bandiera.


Infine la **Regola 22** dispone che il Piano di gestione dell'efficienza energetica (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) deve essere presente a bordo di tutte le navi e può costituire parte integrante del Safety Management System (SMS).

Secondo l'interpretazione data con la MEPC.1/Circ 795 del 12 Ottobre 2012 (All.9), per una nave esistente il SEEMP deve essere presente a bordo, in accordo con la regola 5.4.4, e l'IEEC deve essere rilasciato, non più tardi della prima visita intermedia o di rinnovo del certificato di IAPP, a seconda di quale si verifica per prima, a decorrere dal 1 ° gennaio 2013, vale a dire che le finestre di indagine dell'IAPPC diventeranno anche la data iniziale del controllo del SEEMP e di rilascio dell'IEEC.

Pertanto la validità del certificato IAPP, non è influenzata dalla verifica della presenza del SEEMP dato che tale elemento di indagine è collegato solo ai fini del nuovo capitolo 4 dell'annesso VI MARPOL.

Nel caso in cui il SEEMP non fosse presente a bordo in occasione della prima visita intermedia o di rinnovo del certificato di IAPP, dopo il 1 ° gennaio 2013, l'Organismo Riconosciuto dovrà chiedere il parere dell'Amministrazione relativo al rilascio di un IECC.

Per quanto riguarda le navi che devono tenere a bordo un SEEMP, sono escluse le piattaforme (tra cui FPSO e FSU) e gli impianti di trivellazione, indipendentemente dalla loro propulsione.

IL CAPO REPARTO
C.V. (CP) Aurelio CALIGIORE


ELENCO INDIRIZZI:

NOTA PROT. N. 4659 IN DATA 19 DIC. 2012

A:

CAPITANERIE DI PORTO (TUTTE)
- LORO SEDI -
(P.P. UFFICI DIPENDENTI)

AUTORITÀ MARITTIMA DELLA NAVIGAZIONE DELLO STRETTO DI MESSINA

ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO
DIPARTIMENTO CP
VIALE ITALIA, 72
57127 – LIVORNO (LI)

SCUOLA SOTTUFFICIALI MARINA MILITARE
DIPARTIMENTO CP
LA MADDALENA
VIALE AMMIRAGLIO MIRABELLO, 49
07024 – LA MADDALENA (OT)

E, P.C.:

SIG. CAPO DI GABINETTO DELL'ON. MINISTRO
CONS. CARO LUCREZIO MONTICELLI
- SEDE

DIREZIONE GENERALE PER LA PROTEZIONE DELLA NATURA E DEL MARE
- SEDE

DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DEL TERRITORIO E DELLE RISORSE IDRICHE
- SEDE

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
- SEDE

COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO
PRIMO REPARTO
SECONDO REPARTO
SESTO REPARTO
VIALE DELL'ARTE, 16
00144 – ROMA

CONFITARMA
(CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI)
PIAZZA SS. APOSTOLI, 66
00187 – ROMA

ASSOPORTI
CORSO RINASCIMENTO, 24
00186 ROMA

ANSEP UNITAM
Via E. MATTEI, 42
60125 – ANCONA