

Traduzione

Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna

Conclusa a Strasburgo il 9 settembre 1996
Approvata dall'Assemblea federale il 19 dicembre 1997¹
Strumento di ratifica depositato dalla Svizzera il 16 luglio 1998
Entrata in vigore per la Svizzera il 1° novembre 2009
(Stato 1° gennaio 2025)

*La Repubblica federale di Germania,
Il Regno del Belgio,
La Repubblica francese,
Il Granducato del Lussemburgo,
Il Regno dei Paesi Bassi,
La Confederazione Svizzera,*

considerato che la riduzione dei rifiuti come pure la raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti a fini di riciclaggio e di eliminazione rappresentano, sia per motivi legati alla protezione dell'ambiente sia nell'interesse della sicurezza e della salute dell'equipaggio e degli utenti dei servizi di trasporto, un'esigenza per la navigazione interna e per i rami economici ad essa connessi e che questi vogliono potenziare il loro contributo in tale ambito;

convinti della necessità di adottare a tal fine normative uniformi e concertate a livello internazionale per prevenire distorsioni della concorrenza;

convinti inoltre che la raccolta, il deposito, il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti di bordo debbano essere finanziati sulla base del principio di causalità;

considerato in particolare che l'applicazione di una tassa fissata uniformemente a livello internazionale e basata sui quantitativi di gasolio venduto alla navigazione interna, riscossa per il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti oleosi e grassi della navigazione, non contravviene al principio dell'esenzione doganale e fiscale negli Stati rivieraschi del Reno e in Belgio, sancito dalla Convenzione del 16 maggio 1952² sul trattamento doganale e fiscale del gasolio adoperato come provvisione di bordo nella navigazione sul Reno;

animati dal desiderio che altri Stati, le cui vie navigabili interne sono collegate con quelle degli Stati contraenti, aderiscano alla presente Convenzione,

hanno convenuto quanto segue:

RU 2009 5293; FF 1997 III 325

¹ RU 2009 5291

² RS 0.631.253.224.1

Disposizioni generali

Art. 1 Definizioni

Ai fini della presente Convenzione si intendono per:

- a) «rifiuti di bordo»: le sostanze e gli oggetti definiti più precisamente alle lettere b) a f), che il detentore elimina, intende eliminare o deve eliminare;
- b) «rifiuti della navigazione»: i rifiuti e le acque di scarico prodotti a bordo nell'esercizio e nella manutenzione dell'imbarcazione; ne fanno parte i rifiuti della navigazione oleosi e grassi e altri tipi di rifiuti della navigazione;
- c) «rifiuti della navigazione oleosi e grassi»: oli usati, acqua di sentina e altri rifiuti oleosi o grassi quali grassi usati, filtri usati e stracci usati, nonché i recipienti e gli imballaggi di detti rifiuti;
- d) «acqua di sentina»: acqua oleosa proveniente dalle sentine nella zona macchine, dai gavoni, dai cofferdamm e dai compartimenti laterali;
- e) «altri rifiuti della navigazione»: acque di scarico domestiche, immondizie domestiche, fanghi di depurazione, slops e altri rifiuti speciali ai sensi della parte C delle disposizioni d'esecuzione;
- f)³ «rifiuti provenienti dal carico»: rifiuti e acque di scarico provenienti dal carico a bordo dell'imbarcazione; non ne fanno parte il carico restante, i vapori e i residui del trasbordo ai sensi della parte B delle disposizioni d'esecuzione;
- ff)⁴ «vapori»: composti gassosi che evaporano da carichi liquidi (residui gassosi di un carico liquido);
- g) «imbarcazioni»: imbarcazioni per la navigazione interna, imbarcazioni marittime o apparecchi galleggianti;
- h) «imbarcazioni passeggeri»: imbarcazioni costruite e predisposte per il trasporto di passeggeri;
- i) «imbarcazioni marittime»: imbarcazioni ammesse per la navigazione marittima o costiera e prevalentemente destinate a tale scopo;
- j)⁵ «centri di ritiro»: installazioni fisse o mobili autorizzate dalle autorità competenti a ritirare i rifiuti di bordo o i vapori;
- k) «conduttore»: persona al comando dell'imbarcazione;
- l) «imbarcazione motorizzata»: un'imbarcazione i cui motori principali o ausiliari, ad eccezione di quelli per l'avvolgimento dell'ancora, funzionano a combustione interna;

³ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 18 dic. 2019, in vigore per la Svizzera dal 18 dic. 2019 (RU 2024 294; FF 2023 999).

⁴ Introdotta dalla mod. della Conferenza delle Parti del 18 dic. 2019, in vigore per la Svizzera dal 18 dic. 2019 (RU 2024 294; FF 2023 999).

⁵ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 18 dic. 2019, in vigore per la Svizzera dal 18 dic. 2019 (RU 2024 294; FF 2023 999).

- m) «gasolio»: carburante esente da dazi e tasse destinato alle imbarcazioni per la navigazione interna;
- n) «stazioni di rifornimento»: stazioni presso le quali le imbarcazioni si riforniscono di gasolio;
- nn)⁶ «esercente del centro di ritiro»: persona che gestisce professionalmente un centro di ritiro;
- o)⁷ «esercente dell'impianto di trasbordo»: persona che esercita professionalmente operazioni di carico e scarico delle imbarcazioni;
- p)⁸ «noleggiatore»: persona che ha conferito il mandato di trasporto;
- q)⁹ «vettore»: persona che si assume professionalmente il trasporto di merci
- r)¹⁰ «destinatario del carico»: persona autorizzata a ricevere la merce del carico;
- s)¹¹ «rilascio di vapori»: qualsiasi emissione di vapori da una cisterna chiusa che non avvenga contestualmente all'allentamento della cisterna per l'apertura dei boccaporti e per l'esecuzione di misurazioni della concentrazione di vapori né contestualmente all'attivazione delle valvole di sicurezza.

Art. 2 Campo d'applicazione territoriale

La presente Convenzione si applica alle vie navigabili elencate nell'annesso 1.

Disposizioni particolari **Obblighi degli Stati**

Art. 3 Divieto di introduzione e di immissione

- (1) Alle imbarcazioni è fatto divieto di immettere o introdurre rifiuti di bordo o parti di carico nelle vie navigabili di cui all'annesso 1 o di rilasciare vapori nell'atmosfera sulle vie navigabili di cui all'annesso 1.¹²
- (2) Gli Stati parte si adoperano affinché il divieto di cui al capoverso 1 sia rispettato.

⁶ Introdotta dalla mod. della Conferenza delle Parti del 18 dic. 2019, in vigore per la Svizzera dal 18 dic. 2019 (RU 2024 294; FF 2023 999).

⁷ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

⁸ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

⁹ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

¹⁰ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

¹¹ Introdotta dalla mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

¹² Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

(3) Sono ammesse deroghe a tale divieto unicamente in conformità all'annesso 2 e alle relative appendici, qui di seguito denominati «disposizioni d'esecuzione».

Art. 4 Centri di ritiro

(1) Gli Stati parte si impegnano a installare o a far installare una rete sufficientemente fitta di centri di ritiro nelle vie navigabili di cui all'annesso 1 e a coordinarla a livello internazionale.

(2) Gli Stati parte introducono, conformemente alle disposizioni d'esecuzione, una procedura uniforme per la raccolta e il deposito dei rifiuti di bordo presso i centri di ritiro. Tale procedura comprende la prova che i rifiuti di cui all'articolo 1 lettere c, d e f sono stati depositati secondo le prescrizioni vigenti. Il deposito conforme alle prescrizioni di slops e di fanghi di depurazione ai sensi della parte C delle disposizioni d'esecuzione deve essere comprovato conformemente alle disposizioni interne dei singoli Stati.

(3) I centri di ritiro si impegnano a ritirare i rifiuti di bordo conformemente alla procedura fissata nelle disposizioni d'esecuzione.

(4) Gli Stati parte si adoperano affinché i centri di ritiro osservino l'obbligo di ritiro dei rifiuti di bordo conformemente alle disposizioni nazionali.

Art. 5 Principio del finanziamento

Gli Stati parte introducono una procedura uniforme per finanziare il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti di bordo.

Art. 6 Finanziamento del ritiro e dell'eliminazione dei rifiuti della navigazione oleosi e grassi

(1) Il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti della navigazione oleosi e grassi sono finanziati mediante una tassa di eliminazione riscossa sulle imbarcazioni motorizzate che utilizzano gasolio; sono escluse le imbarcazioni marittime. L'importo della tassa di eliminazione è uguale in tutti gli Stati parte ed è determinato sulla base della somma dei costi di ritiro e di eliminazione, previa detrazione di eventuali proventi realizzati con la valorizzazione dei rifiuti della navigazione oleosi e grassi, e della quantità di gasolio depositato secondo la procedura di cui alla parte A delle disposizioni d'esecuzione. L'importo è adeguato all'evoluzione dei costi. Al fine di promuovere la riduzione dei rifiuti, occorre elaborare dei criteri e tenerne conto al momento della determinazione della tassa di eliminazione.

Il prodotto delle tasse versate è usato unicamente per finanziare il ritiro e l'eliminazione di rifiuti della navigazione oleosi e grassi.

(2) Se del caso, la procedura di cui al capoverso 1 è riesaminata sulla base delle esperienze acquisite con l'applicazione del sistema.

(3) Il versamento della tassa di eliminazione autorizza a depositare i rifiuti della navigazione oleosi e grassi presso i centri di ritiro designati dagli enti nazionali.

(4) Gli Stati parte garantiscono che i conduttori delle imbarcazioni e le stazioni di rifornimento soddisfino le condizioni di cui alla parte A delle disposizioni d'esecuzione, in particolare al momento del deposito di gasolio.

Art. 7 Finanziamento del ritiro e dell'eliminazione di altri rifiuti
della navigazione

(1) Nei porti, nei centri di trasbordo, nei bacini di sosta e nelle chiuse, non è riscossa alcuna tassa particolare per il ritiro e l'eliminazione di immondizia domestica.

(2) In vista del ritiro e dell'eliminazione di altri rifiuti speciali, gli Stati parte adottano normative concertate al fine di disciplinare il sistema di finanziamento, integrando i costi per il ritiro e l'eliminazione di tali rifiuti nelle tasse portuali o nelle tasse d'attracco oppure imputandoli in altro modo all'imbarcazione, a prescindere dal fatto che questa depositi o meno tali rifiuti.

(3) In caso di imbarcazioni passeggeri, i costi per il ritiro e l'eliminazione di fanghi di depurazione e di acque di scarico domestiche, di immondizie domestiche e di altri rifiuti speciali possono essere imputati separatamente al conduttore.

(4) I costi per il ritiro e l'eliminazione di slops possono essere imputati separatamente al conduttore.

Art. 8 Finanziamento dello scarico di resti, del lavaggio, nonché del ritiro
e dell'eliminazione di rifiuti provenienti dal carico

(1) Il noleggiatore o il destinatario del carico assumono i costi derivanti dallo scarico di resti e dal lavaggio dell'imbarcazione nonché del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti provenienti dal carico conformemente alla parte B delle disposizioni d'esecuzione.

(1a) Il noleggiatore si assume i costi derivanti dal degassaggio dell'imbarcazione conformemente alla parte B delle disposizioni d'esecuzione.¹³

(2) Se, prima delle operazioni di carico, l'imbarcazione non è stata scaricata secondo le vigenti norme in materia e se il destinatario del carico precedentemente trasportato o il noleggiatore hanno adempito i loro obblighi, il vettore assume i costi per lo scarico dei resti e:

- a) in caso di lavaggio, i costi per il lavaggio; o
- b) in caso di degassaggio, i costi per il degassaggio,

dell'imbarcazione nonché i costi per il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti provenienti dal carico.¹⁴

¹³ Introdotto dalla mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

¹⁴ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

Art. 9 Enti nazionali

- (1) Ogni Stato parte designa un ente nazionale responsabile dell'organizzazione del sistema uniforme di finanziamento del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti della navigazione oleosi e grassi secondo quanto previsto nella parte A delle disposizioni d'esecuzione.
- (2) La composizione e le modalità dell'organizzazione e del funzionamento degli enti nazionali sono disciplinate dalle normative interne dei rispettivi Stati parte. Devono farne parte rappresentanti del settore della navigazione interna.
- (3) I costi di gestione e di amministrazione degli enti nazionali sono assunti dai rispettivi Stati parte.

Art. 10 Regolamento finanziario internazionale – Ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento

- (1) Il regolamento finanziario internazionale avviene secondo la presente Convenzione nonché la parte A delle disposizioni d'esecuzione.
- (2) È istituito un ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento. L'ufficio ha fra l'altro i compiti di:
 - a) garantire il regolamento finanziario fra gli enti nazionali in relazione al ritiro e all'eliminazione di rifiuti della navigazione oleosi e grassi conformemente alla procedura da essi stabilita in base alla parte A delle disposizioni d'esecuzione;
 - b) esaminare in che misura occorra adeguare la rete esistente di centri di ritiro, tenendo conto delle esigenze della navigazione e della redditività dell'eliminazione;
 - c) valutare annualmente, sulla base delle esperienze raccolte, il sistema di finanziamento del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti della navigazione oleosi e grassi di cui all'articolo 6;
 - d) formulare proposte per l'adeguamento dell'importo della tassa di eliminazione all'evoluzione dei costi;
 - e) formulare proposte per tenere conto degli aspetti finanziari di provvedimenti tecnici volti a ridurre i rifiuti.

L'ufficio è composto di due rappresentanti di ogni ente nazionale, di cui uno rappresenta il settore della navigazione interna nazionale.

- (3) L'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento adotta all'unanimità un regolamento interno, nel quale disciplina i particolari del regolamento finanziario internazionale.
- (4) L'organizzazione dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento è disciplinata nella parte A delle disposizioni d'esecuzione.
- (5) Le mansioni di segretariato dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento sono assunte dal segretariato della Commissione centrale per la navigazione del Reno.

(6) I costi dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento sono preventivati per l'anno seguente. Gli Stati parte contribuiscono in parti uguali.

Obblighi e diritti dei partecipanti

Art. 11 Dovere generale di diligenza

Il conduttore, il resto dell'equipaggio e qualsiasi altra persona a bordo, il noleggiatore, il vettore, il destinatario del carico, gli esercenti di impianti di trasbordo e gli esercenti dei centri di ritiro devono applicare la diligenza richiesta dalle circostanze al fine di prevenire l'inquinamento della via navigabile e dell'atmosfera, di contenere per quanto possibile i quantitativi di rifiuti di bordo e di evitare nel limite del possibile di mescolare diversi tipi di rifiuti.¹⁵

Art. 12 Obblighi e diritti del conduttore

(1) Il conduttore dell'imbarcazione può depositare i rifiuti di bordo presso i centri di ritiro di qualsiasi Stato parte secondo le condizioni previste dalle disposizioni d'esecuzione.

(2) Il conduttore deve rispettare gli obblighi che scaturiscono dalle disposizioni d'esecuzione. In particolare, deve osservare il divieto di immettere o introdurre dall'imbarcazione rifiuti di bordo e parti di carico nella via navigabile oppure di rilasciarli nell'atmosfera, nella misura in cui non siano previste deroghe.¹⁶

(3) Se non può essere addossata al conduttore dell'imbarcazione, la responsabilità dell'osservanza degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione incombe, nell'ordine, al vettore, all'armatore o al proprietario dell'imbarcazione.

Art. 13¹⁷ Obblighi del vettore, del noleggiatore e del destinatario del carico nonché dell'esercente di impianti di trasbordo e di centri di ritiro

Il vettore, il noleggiatore, il destinatario del carico nonché gli esercenti di impianti di trasbordo e di centri di ritiro devono adempiere gli obblighi risultanti nei loro confronti dalle disposizioni d'esecuzione. Per l'adempimento dei propri obblighi possono ricorrere ai servizi di terzi.

¹⁵ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

¹⁶ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

¹⁷ Nuovo testo giusta la mod. della Conferenza delle Parti del 22 giu. 2017, in vigore per la Svizzera dal 1° ott. 2024 (RU 2024 294; FF 2023 999).

Conferenza delle Parti contraenti

Art. 14 Organizzazione e competenza

(1) Gli Stati parte istituiscono una Conferenza delle Parti contraenti, incaricata di sorvegliare l'esecuzione della presente Convenzione.

La Conferenza si riunisce una volta all'anno. Può essere convocata in seduta straordinaria da almeno due degli Stati parte.

(2) La Conferenza esamina e decide gli emendamenti alla presente Convenzione e agli annessi, conformemente alla procedura prevista all'articolo 19.

(3) La Conferenza adotta su proposta dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento:

- a) il regolamento finanziario annuo;
- b) l'importo della tassa di eliminazione per l'anno successivo, conformemente alla procedura di cui all'articolo 6;
- c) le modifiche procedurali in caso di regolamenti finanziari provvisori e annuali;
- d) le riduzioni applicabili alle tasse di eliminazione in seguito all'adozione di provvedimenti tecnici volti alla riduzione dei rifiuti sulle imbarcazioni.

Su proposta dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento, la Conferenza formula raccomandazioni all'indirizzo degli Stati parte in merito all'adeguamento della rete esistente dei centri di ritiro.

(4) La Conferenza decide delle controversie relative all'interpretazione e all'applicazione della presente Convenzione nonché delle controversie all'interno dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento, senza che ciò possa compromettere il regolamento finanziario provvisorio in corso.

(5) La Conferenza adotta all'unanimità un regolamento interno.

(6) La Conferenza elabora il preventivo per l'anno successivo. Le Parti contribuiscono in parti uguali.

Art. 15 Segretariato

Ai fini della presente Convenzione, le mansioni di segretariato della Conferenza delle Parti contraenti sono assunte dal segretariato della Commissione centrale per la navigazione del Reno.

Sanzioni

Art. 16 Sanzioni

Gli Stati parte perseguono conformemente alle loro disposizioni nazionali le infrazioni commesse sul loro territorio contro gli ordini e i divieti risultanti dalla presente Convenzione e dalle disposizioni d'esecuzione.

Disposizioni finali

Art. 17 Firma, ratifica e adesione

(1) La presente Convenzione è aperta alla firma della Repubblica federale di Germania, del Regno del Belgio, della Repubblica francese, del Granducato del Lussemburgo, del Regno d'Olanda e della Confederazione Svizzera dal 1° giugno 1996 al 30 settembre 1996.

(2) La presente Convenzione è sottoposta alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati firmatari. Gli strumenti di ratifica, accettazione o approvazione sono depositati presso il segretario generale della Commissione centrale per la navigazione del Reno.

(3) Dopo l'entrata in vigore, la presente Convenzione è aperta all'adesione di tutti gli Stati le cui vie navigabili interne sono collegate con quelle degli Stati contraenti. Gli strumenti d'adesione sono depositati presso il segretario generale della Commissione centrale per la navigazione del Reno.

Art. 18 Entrata in vigore

La presente Convenzione entra in vigore il primo giorno del secondo mese a decorrere dal deposito dell'ultimo strumento di ratifica, accettazione o approvazione degli Stati contraenti. Per gli altri Stati parte, entra in vigore il primo giorno del secondo mese a decorrere dal deposito dello strumento di adesione.

Art. 19 Emendamenti alla Convenzione e ai relativi annessi

(1) Ogni Stato parte può proporre emendamenti alla presente Convenzione e ai relativi annessi. Le proposte d'emendamento sono esaminate dalla Conferenza delle Parti contraenti.

(2) Il tenore di qualsiasi proposta di emendamento e la motivazione sono sottoposti al depositario che li trasmette agli Stati parte al più tardi tre mesi prima dell'inizio della Conferenza. Il depositario trasmette inoltre alle Parti tutti i pareri pervenutigli in merito alla proposta.

(3) Gli emendamenti alla presente Convenzione e ai relativi annessi sono adottati all'unanimità.

(4) Gli emendamenti alla presente Convenzione sono sottoposti alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati parte. Entrano in vigore il primo giorno del sesto mese a decorrere dal deposito dell'ultimo strumento di ratifica, accettazione o approvazione presso il depositario.

(5) Gli emendamenti agli annessi della presente Convenzione entrano in vigore alla data convenuta, ma al più tardi nove mesi dopo che sono stati adottati, sempreché nessuno Stato parte notifichi al depositario entro sei mesi che respinge l'emendamento.

Art. 20 Denuncia

(1) Qualsiasi Stato parte può denunciare la presente Convenzione, mediante notifica al depositario, in ogni momento successivo alla scadenza di cinque anni dal giorno in cui la Convenzione è entrata in vigore per detta Parte.

(2) La denuncia entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno a decorrere dal deposito della notifica, ma al più presto al termine del regolamento finanziario annuale per il precedente anno d'esercizio o al termine di un periodo di tempo più lungo fissato nella notifica.

Art. 21 Depositario

(1) Il segretario generale della Commissione centrale per la navigazione del Reno è depositario della presente Convenzione. Provvede affinché il deposito degli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione siano messi a verbale e trasmette una copia certificata conforme di tali strumenti nonché del protocollo di deposito a tutte le Parti elencate nell'articolo 17 paragrafo 1 nonché a tutte le Parti che hanno aderito alla presente Convenzione.

(2) Il depositario trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione nelle lingue di cui all'articolo 22 a tutte le Parti elencate nell'articolo 17 paragrafo 1 e a tutte le altre Parti che hanno aderito alla presente Convenzione.

(3) Il depositario trasmette o comunica senza indugio alle Parti elencate nell'articolo 17 paragrafo 1 nonché a tutte le Parti che hanno aderito alla presente Convenzione:

- a) qualsiasi altra firma nonché la data di tale firma;
- b) tutti i documenti di cui all'articolo 19 paragrafo 2;
- c) i testi di qualsiasi emendamento alla presente Convenzione e ai relativi annessi nelle lingue di cui all'articolo 22;
- d) la data dell'entrata in vigore della presente Convenzione nonché degli emendamenti alla Convenzione e ai relativi annessi;
- e) le comunicazioni degli Stati parte mediante le quali queste ultime si dichiarano contrarie agli emendamenti agli annessi e qualsiasi altra comunicazione prescritta ai sensi della presente Convenzione;
- f) qualsiasi denuncia della presente Convenzione e la data dell'entrata in vigore.

Art. 22 Lingue

La presente Convenzione è redatta in un unico esemplare originale nelle lingue tedesca, francese e olandese, ciascun testo facente ugualmente fede.

In fede di che, i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Strasburgo il 9 settembre 1996.

(Seguono le firme)

Vie navigabili di cui all'articolo 2

Germania:

L'insieme delle vie navigabili interne destinate al traffico generale, con l'esclusione delle acque tedesche del lago di Costanza e del tratto di Reno a monte di Rheinfelden.

Belgio:

L'insieme delle acque accessibili alla navigazione interna.

Francia:

Disposizione esecutiva, parte A: Reno, la Mosella canalizzata fino a Metz (km 298,5).

Disposizione esecutiva, parti B e C: Reno, la Mosella canalizzata fino a Neuves-Maisons (km 392,45), il canale Niffer-Mulhouse, il canale tra la chiusa di Pont Malin (km 0,0) e la frontiera franco-belga (km 36,561), il canale a grande sagoma tra la chiusa di Pont Malin (km 0,0) e la chiusa di Mardyck (km 143,075), il canale tra Bauvin (km 0,0) e la frontiera franco-belga (km 33,850).

Granducato del Lussemburgo:

Mosella

Paesi Bassi:

L'insieme delle acque accessibili alla navigazione interna.

Svizzera:

Il Reno tra Basilea e Rheinfelden.

¹⁸ Aggiornato dagli emendamenti adottati dalle Conferenze delle Parti nel periodo 2011-2022, in vigore per la Svizzera dal 1° gen. 2023 (RU 2024 295).

Disposizione esecutiva

- Parte A: Raccolta, deposito e ritiro di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione.
- Parte B: Raccolta, deposito e ritiro di rifiuti provenienti dal carico.
- Parte C: Raccolta, deposito e ritiro di altri rifiuti prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione.

Appendici²⁰

- I. Modello per un libretto di controllo degli oli usati.
- II. Esigenze poste al sistema di prosciugamento.
- III. Norme di scarico e prescrizioni di deposito e di ritiro che disciplinano l'immissione delle acque di lavaggio, di precipitazione o di zavorra contenenti residui di carico.
- III.a Norme di degassaggio.
- IV. Modello per un certificato di scarico.
- V. Valori limite e di controllo per gli impianti di depurazione a bordo delle imbarcazioni passeggeri.

Parte A

Raccolta, deposito e ritiro di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione

¹⁹ Aggiornato dagli emendamenti dell'8 giu. 2010 (RU **2010** 6379), dagli emendamenti adottati dalle Conferenze delle Parti nel periodo 2011-2022 (RU **2024** 295), il 21 giu. 2023 (RU **2023** 619), del 12 dic. 2024 (RU **2025** 38) e del 27 giu. 2024, in vigore dal 1° gen. 2025 (RU **2024** 556).

²⁰ Le appendici I–V non sono pubblicate nella RU né nella RS. Possono essere consultate sul sito Internet www.cdni-iwt.org > Documents > La Convention CDNI > Convention consolidée oppure ottenuti presso il depositario: Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR), Palais du Rhin, 2 place de la République, F-67082 Strasburgo CEDEX.

Capitolo I

Obblighi dei centri di ritiro

Art. 1.01 Certificato di deposito

Gli esercenti dei centri di ritiro certificano all'imbarcazione, nel libretto di controllo degli oli usati di cui all'appendice I, il deposito dei rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione.

Capitolo II

Obblighi del conduttore

Art. 2.01 Divieto di introduzione e di immissione

(1) È vietato introdurre o immettere dalle imbarcazioni nella via navigabile rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione.

(2) Se i rifiuti menzionati al paragrafo 1 sono fuoriusciti o rischiano di fuoriuscire, il conduttore deve informarne senza indugio le più vicine autorità competenti. Nel farlo, deve indicare nel modo più preciso possibile il luogo dell'accaduto, il quantitativo e il tipo di materiale fuoriuscito.

(3) È esclusa dal divieto ai sensi del paragrafo 1 l'immissione nella via navigabile di acqua separata proveniente da imbarcazioni autorizzate all'eliminazione dell'acqua di sentina oleosa, qualora il contenuto massimo di olio residuo della fuoriuscita corrisponda sempre alle disposizioni nazionali e senza che venga diluito precedentemente.

Art. 2.02 Raccolta e trattamento a bordo

(1) L'acqua di sentina di cui all'articolo 1 lettera d) proveniente dai settori dell'imbarcazione menzionati è considerata acqua di sentina solo se l'acqua oleosa è stata prodotta durante l'esercizio e la manutenzione dell'imbarcazione e non è contaminata da sostanze diverse dall'olio. L'acqua di sentina contaminata in altro modo rientra tra gli altri rifiuti speciali ai sensi dell'articolo 8.01 lettera e).

Il conduttore deve garantire che a bordo i rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione siano raccolti separatamente in appositi recipienti e che l'acqua di sentina sia raccolta nelle sentine della zona macchine.

I recipienti vanno sistemati a bordo in modo che ogni fuoriuscita di materiale possa essere riconosciuta e impedita con facilità e prontezza.

(2) È vietato:

- a) utilizzare recipienti stivati sul ponte quali recipienti di raccolta degli oli usati;
- b) bruciare rifiuti a bordo;
- c) immettere nelle sentine della zona macchine detergenti che sciolgono oli e grassi o che agiscono da emulsionanti. Fanno eccezione i detergenti che non ostacolano la depurazione dell'acqua di sentina da parte dei centri di ritiro.

Art. 2.03 Libretto di controllo degli oli usati, deposito presso i centri di ritiro

(1) Ogni imbarcazione a motore utilizzando gasolio deve avere e conservare a bordo un libretto di controllo degli oli usati valido e rilasciato dalle autorità competenti in base al modello dell'appendice I. Il libretto dev'essere conservato a bordo. Dopo il suo rinnovo, va conservato a bordo per almeno per sei mesi dopo l'ultima iscrizione.

(2) A intervalli regolari determinati dallo stato e dall'esercizio dell'imbarcazione, i rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione vanno depositati, dietro documentazione, presso i centri di ritiro. Tale documentazione consiste in una nota riportata nel libretto di controllo degli oli usati da parte del centro di ritiro.

(3) Le imbarcazioni marittime munite di un registro degli oli minerali ai sensi della Convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) sono esonerate dal tenere un libretto di controllo degli oli usati, come previsto nel paragrafo 1.

Capitolo III Organizzazione e finanziamento dell'eliminazione di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione

Art. 3.01 Definizioni

Ai sensi del presente capitolo:

- a) l'«**esercente dell'imbarcazione**» è la persona fisica o giuridica che si assume le spese correnti in relazione con l'esercizio dell'imbarcazione, segnatamente per l'acquisto del carburante; a titolo sostitutivo, il proprietario dell'imbarcazione;
- b) lo «**SPE-CDNI**» è un sistema di pagamento elettronico che comprende conti (conti ECO), carte magnetiche (EcoCard) e terminali elettronici mobili;
- c) il «**conto ECO**» è un conto intestato all'esercente dell'imbarcazione presso un ente nazionale designato per il versamento della tassa di eliminazione di cui all'articolo 3.03;
- d) l'«**ECO-ID**» è un numero di identificazione unico associato a un'imbarcazione e al relativo conto ECO da parte dell'esercente dell'imbarcazione e che consente l'accesso all'uso autorizzato dell'app;
- e) l'«**app**» è un'applicazione che contiene un software destinato al versamento della tassa di eliminazione; è disponibile come applicazione tramite un dispositivo mobile o un sito Internet e contiene le seguenti funzioni:
 - la generazione e la visualizzazione dei codici a barre 2D contenenti l'ECO-ID,
 - l'attivazione di una transazione per la tassa di eliminazione da parte della stazione di rifornimento, e
 - l'esonerazione dal versamento della tassa di eliminazione da parte del conduttore o dell'esercente dell'imbarcazione;

- f) il «**codice a barre 2D**» è un codice a barre unico che consente l'identificazione. I codici a barre 2D possono essere visualizzati su smartphone, tablet, PC o stampati in formato analogico.

Art. 3.02 Enti nazionali

L'ente nazionale riscuote la tassa di eliminazione e sottopone all'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento proposte per stabilire la rete nazionale dei centri di ritiro necessaria. Inoltre, l'ente ha soprattutto il compito, in base a un modello internazionale unitario, di rilevare regolarmente i quantitativi eliminati di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione e il totale delle tasse di eliminazione riscosse. L'ente nazionale o l'autorità competente in base alle disposizioni nazionali sorveglia i costi dell'eliminazione. L'ente nazionale è rappresentato nell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento e deve in particolare versare nel momento stabilito agli altri enti nazionali gli importi di perequazione finanziaria provvisori e definitivi accertati dall'ufficio.

Art. 3.03 Riscossione della tassa di eliminazione

- (1) La tassa di eliminazione è di 10 euro (più IVA) per 1000 l di gasolio forniti. Il volume del gasolio venduto corrisponde al volume a 15 °C.
- (2) Il debitore della tassa di eliminazione è l'esercente dell'imbarcazione.
- (3) La tassa di eliminazione va versata alla stazione di rifornimento, e deve essere proporzionale alla quantità di gasolio fornita.
- (4) La tassa di eliminazione è versata tramite lo SPE-CDNI, gestito dagli enti nazionali.
- (5) La procedura per il versamento della tassa di eliminazione tramite SPE-CDNI poggia sul principio del pagamento di un importo adeguato da parte dell'esercente dell'imbarcazione a un ente nazionale, con il quale si saldano le tasse di eliminazione dovute in futuro. La procedura comprende i seguenti elementi:
 - a) l'apertura di un conto ECO da parte dell'esercente dell'imbarcazione o del suo incaricato presso un ente nazionale di sua scelta;
 - b) l'emissione, da parte di tale ente nazionale, di una o più EcoCard che danno accesso al conto ECO per la transazione;
 - c) il versamento di un importo sufficiente da parte dell'esercente dell'imbarcazione o del suo incaricato a favore di tale conto ECO sul conto bancario dell'ente nazionale in questione per il pagamento della tassa di eliminazione;
 - d) l'addebito della tassa di eliminazione sul conto ECO al momento del rifornimento mediante la EcoCard e lo svolgimento della transazione da parte della stazione di rifornimento per il tramite di un terminale elettronico mobile. A tale scopo, il conduttore dell'imbarcazione consegna l'EcoCard alla stazione di rifornimento durante la procedura di rifornimento;

- e) la trasmissione da parte del sistema elettronico dei dati richiesti ai conduttori delle imbarcazioni e alle stazioni di rifornimento per la registrazione in detto sistema;
 - f) la creazione, da parte del sistema elettronico, di un ECO-ID per ogni imbarcazione dell'esercente o del suo incaricato collegato al conto ECO per le transazioni future;
 - g) il versamento di un importo sufficiente da parte dell'esercente dell'imbarcazione o del suo incaricato a favore di tale conto ECO sul conto bancario dell'ente nazionale in questione per il versamento della tassa di eliminazione;
 - h) l'addebito della tassa di eliminazione sul conto ECO al momento del rifornimento e lo svolgimento della transazione tramite il sistema elettronico. A tal fine, il conduttore dell'imbarcazione mostra alla stazione di rifornimento il codice a barre 2D.
- (6) In deroga al paragrafo 4, nei casi seguenti il versamento della tassa di eliminazione da parte dell'esercente dell'imbarcazione avviene secondo una procedura scritta:
- a) lo SPE-CDNI non è disponibile o è fuori servizio;
 - b) il conduttore dell'imbarcazione non è in grado di presentare un codice a barre 2D, o il codice a barre 2D presentato non è valido;
 - c) il credito sul conto ECO non è sufficiente.
- (7) Nei casi indicati al capoverso 6, la stazione di rifornimento trasmette entro sette giorni all'ente nazionale del Paese nel quale è avvenuto il rifornimento i dati necessari per il versamento della tassa di eliminazione concernente la fornitura di gasolio. L'ente nazionale adotta le misure del caso per la riscossione delle tasse dovute. All'occorrenza, può trasmettere la procedura a uno degli altri enti nazionali.
- (8) Per le transazioni che rientrano nei casi illustrati alle lettere b) e c) del paragrafo 6, l'esercente dell'imbarcazione deve coprire le spese amministrative dell'ente nazionale avente diritto. L'ammontare di tali spese è determinato unitariamente per tutti i contraenti dall'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.
- (9) In singoli casi, per i quali l'applicazione della procedura di cui ai capoversi 4 e 5 non è giudicata adeguata dall'ente nazionale, tale ente nazionale può prevedere singole eccezioni al regolamento in relazione alla fornitura di gasolio e al versamento della tassa di eliminazione. Queste eccezioni vanno notificate all'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento e devono soddisfare le altre disposizioni del presente capitolo.
- (10) I dettagli delle procedure presentate in questo articolo vanno fissati all'interno di ogni Stato d'intesa con l'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

Art. 3.04 Controllo della riscossione della tassa di eliminazione e dei costi di ritiro e di eliminazione

(1) A ogni rifornimento di gasolio, la stazione emette un relativo certificato, che deve contenere almeno le seguenti indicazioni: nome e numero europeo unitario dell'imbarcazione o un altro dato che la identifichi inequivocabilmente, nome dell'esercente o del conduttore, quantitativo di gasolio prelevato/consegnato (in litri in base al volume a 15 °C, arrotondato al litro successivo), luogo e data, firma del conduttore e della stazione di rifornimento.

(2) La ricevuta emessa dallo SPE-CDNI per la transazione è generata elettronicamente. Il conduttore dell'imbarcazione riceve una copia del certificato di rifornimento di gasolio e una ricevuta elettronica in conformità al periodo (1). Il conduttore deve custodire a bordo per almeno dodici mesi il certificato di rifornimento di gasolio e la ricevuta elettronica, che deve essere sempre leggibile. Un'altra copia del certificato relativo al gasolio come pure della ricevuta elettronica, che deve sempre essere leggibile, rimangono per dodici mesi presso la stazione di rifornimento.

(3) Se si applica la procedura scritta ai sensi dell'articolo 3.03, capoverso 6, la stazione di rifornimento annota sul certificato che l'esercente dell'imbarcazione non ha versato la tassa di eliminazione.

(4) La concordanza tra i quantitativi di gasolio di cui si sono rifornite le imbarcazioni e il totale delle tasse di eliminazione versate è verificata dall'ente nazionale o dall'autorità competente sulla scorta dei certificati relativi al gasolio e delle ricevute elettroniche che la stazione di rifornimento deve presentare.

(5) L'autorità competente può verificare a bordo delle imbarcazioni o a distanza consultando il sistema di pagamento elettronico il versamento della tassa di eliminazione e i quantitativi eliminati di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione, in particolare comparando i viaggi registrati negli appositi documenti di bordo con le indicazioni contenute nel certificato di rifornimento di gasolio o nelle ricevute elettroniche.

(6) L'ente nazionale o l'autorità competente possono controllare presso i centri di ritiro le indicazioni relative ai quantitativi eliminati e i costi dell'eliminazione sulla base dei documenti adeguati.

(7) L'ente nazionale o l'autorità competente possono controllare presso le stazioni di rifornimento le indicazioni relative ai quantitativi di gasolio forniti a imbarcazioni soggette al pagamento della tassa.

(8) I dettagli delle procedure presentate in questo articolo vanno fissati all'interno di ogni Stato d'intesa con l'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

Capitolo IV

Regolamento finanziario internazionale

Art. 4.01 Ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento

(1) L'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento si riunisce una volta all'anno durante l'ultimo trimestre per approvare il regolamento dell'anno precedente e, se del caso, proporre alla Conferenza delle Parti contraenti una modifica della tassa di eliminazione e un adeguamento eventualmente necessario dell'attuale rete di centri di ritiro, tenendo conto delle esigenze della navigazione e dell'economicità dell'eliminazione. L'ufficio può riunirsi su proposta del Segretariato od ogniqualvolta lo richiedano i rappresentanti di due enti nazionali.

(2) L'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento stabilisce procedure e modalità unitarie per l'esecuzione del regolamento finanziario provvisorio e annuo.

(3) Tutte le transazioni finanziarie concernenti la tassa di eliminazione avvengono in euro.

Art. 4.02 Regolamento finanziario provvisorio

(1) Gli enti nazionali segnalano trimestralmente, vale a dire il 1° febbraio, il 1° maggio, il 1° agosto e il 1° novembre, al Segretariato dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento:

- a) i quantitativi dei rifiuti oleosi e grassi raccolti ed eliminati nel trimestre precedente;
- b) i costi di ritiro e di eliminazione complessivi per i quantitativi indicati ai sensi della lettera a);
- c) i quantitativi di gasolio forniti alle imbarcazioni per le quali occorre versare una tassa di eliminazione;
- d) il totale delle tasse di eliminazione riscosse;
- e) le ripercussioni finanziarie dei provvedimenti giusta l'articolo 6, capoverso 1, quinto periodo della Convenzione.

Le modalità per la procedura vengono definite dall'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

(2) Basandosi sulle segnalazioni giusta il capoverso 1 e sulla procedura di regolamento giusta l'articolo 4.04, l'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento determina un regolamento finanziario provvisorio per ogni trimestre trascorso e comunica gli importi agli enti nazionali entro due settimane dall'arrivo delle segnalazioni ai sensi del capoverso 1.

(3) Gli enti nazionali che devono effettuare un pagamento nel quadro del regolamento finanziario trimestrale sono tenuti a effettuarlo entro quattro settimane dal ricevimento dell'invito di pagamento in favore degli enti creditori.

Art. 4.03 Regolamento finanziario annuo

(1) Gli enti nazionali presentano il loro bilancio annuo per l'esercizio trascorso al più tardi entro il 15 ottobre dell'anno in corso al Segretariato dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento il quale, in occasione della sua seduta ordinaria, stabilisce il regolamento finanziario per l'anno trascorso.

(2) Gli enti nazionali sono tenuti a effettuare i pagamenti dovuti sulla base del regolamento finanziario definitivo per l'anno trascorso giusta l'articolo 4.02, capoverso 3.

Art. 4.04 Procedura del regolamento finanziario

(1) Il regolamento finanziario ai sensi degli articoli 4.02 e 4.03 è determinato come segue per ogni ente nazionale:

$$C_n = \frac{Z_n}{\sum Z_n} \cdot \sum X_n - X_n$$

Significato:

C_n importo di regolamento per un ente nazionale N.

Segno positivo: l'ente riceve un pagamento.

Segno negativo: l'ente deve effettuare un pagamento.

X_n le entrate di un ente nazionale N derivanti dalle tasse di eliminazione giusta l'articolo 4.02 paragrafo 1.

Z_n i costi effettivi di ritiro e di eliminazione di un ente nazionale N giusta l'articolo 4.02 paragrafo 1.

$\sum X_n$ il totale delle entrate di tutti gli enti nazionali derivanti dalle tasse di eliminazione.

$\sum Z_n$ il totale dei costi effettivi di ritiro e di eliminazione di tutti gli enti nazionali.

(2) Gli importi C_n inferiori a una determinata percentuale minima delle entrate delle tasse di eliminazione di un ente nazionale N non vengono compensati. La percentuale minima è determinata dall'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

Parte B**Raccolta, deposito e ritiro di rifiuti provenienti dal carico****Capitolo V****Disposizioni generali****Art. 5.01** Definizioni

Ai fini della presente parte si intende per:

- a) «trasporti esclusivi»: trasporti per i quali è possibile documentare che, per più viaggi in successione, nella stiva o nella cisterna dell'imbarcazione viene

trasportato un carico il cui trasporto non rende necessario una pulizia preliminare della stiva o della cisterna;

- aa) «trasporti compatibili»: trasporti per i quali è possibile documentare che, per più viaggi in successione, nella stiva o nella cisterna dell'imbarcazione viene trasportato un carico il cui trasporto non rende necessario un lavaggio o un degassaggio preliminare della stiva o della cisterna;
- b) «carico restante»: carichi liquidi che rimangono nella stiva e nelle tubature dopo lo scarico senza l'impiego di un sistema di prosciugamento e merci secche che rimangono nella stiva dopo lo scarico senza l'impiego di scope, spazzatrici o apparecchi di pulizia a vuoto;
- c) «residui di carico»: carichi liquidi che non possono essere rimossi dalla stiva e dalle tubature mediante il sistema di prosciugamento e merci secche che non possono essere rimosse dalla stiva mediante scope, spazzatrici o apparecchi di pulizia a vuoto;
- d) «sistema di prosciugamento»: sistema ai sensi dell'appendice II per svuotare nel modo più completo possibile le stive e le tubature, così che rimangano solo residui di carico non prosciugabili;
- e) «residui del trasbordo»: carichi che nelle operazioni di trasbordo sono sparsi sull'imbarcazione al di fuori della stiva;
- f) «stiva spazzata»: stiva dalla quale il carico restante è stato rimosso con strumenti di pulizia quali scope o spazzatrici senza l'impiego di apparecchi aspiratori o risciacquanti e che contiene soltanto residui di carico;
- g) «cisterna prosciugata»: cisterna dalla quale il carico restante è stato rimosso con l'impiego di un sistema di prosciugamento e che contiene soltanto residui di carico;
- h) «stiva pulita a vuoto»: stiva dalla quale il carico restante è stato rimosso mediante tecnica del vuoto e che contiene una quantità di residui di carico nettamente inferiore a una stiva spazzata;
- i) «scarico restante»: rimozione del carico restante dalle stive, dalle cisterne e dalle tubature mediante mezzi appropriati (quali scopa, spazzatrice, tecnica del vuoto, sistema di prosciugamento), con i quali si ottiene la norma di scarico:
 - «stiva spazzata», o
 - «stiva pulita a vuoto», oppure
 - «cisterna prosciugata»,e rimozione dei residui del trasbordo, degli imballaggi e dei mezzi per stivare;
- j) «lavaggio»: rimozione dei residui di carico dalla stiva spazzata o pulita a vuoto o dalla cisterna prosciugata con l'impiego di vapore acqueo o di acqua;
- k) «stiva o cisterna pulita»: stiva o cisterna che dopo il lavaggio è sostanzialmente adatta a ogni tipo di carico;

- l) «acqua di lavaggio»: acqua che viene dal lavaggio di stive spazzate o pulite a vuoto o da cisterne prosciugate, fra cui anche l'acqua di zavorra o di precipitazione proveniente da queste stive o cisterne;
- m) «degassaggio»: rimozione di vapori ai sensi dell'appendice IIIa da una cisterna prosciugata presso un centro di ritiro con l'impiego di procedure e tecniche appropriate;
- n) «spurgo»: rilascio diretto dei vapori dalla cisterna nell'atmosfera;
- o) «cisterna degassata o spurgata»: cisterna svuotata dei vapori secondo le norme di degassaggio di cui all'appendice IIIa.

Art. 5.02 Obblighi degli Stati parte

Gli Stati parte si impegnano a creare o a fare creare le premesse infrastrutturali e di altro tipo necessarie al deposito e al ritiro dei carichi restanti, dei residui del trasbordo, dei residui di carico, dell'acqua di lavaggio e dei vapori.

Art. 5.03 Imbarcazioni marittime

La presente parte B non si applica né al carico né allo scarico di imbarcazioni marittime ormeggiate:

- a) nei porti di mare situati sulle vie navigabili marittime;
- b) nei porti interni soggetti alla direttiva europea 2019/883/UE²¹.

Art. 5.04 Applicazione della parte B ai vapori

(1) La parte B è applicata senza pregiudizio:

- a) delle disposizioni dell'Accordo europeo del 26 maggio 2000²² sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN) in combinato disposto con la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose; e
- b) della direttiva 94/63/CE modificata del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 1994, sul controllo delle emissioni di composti organici volatili (COV) derivanti dal deposito della benzina e dalla sua distribuzione dai terminali alle stazioni di servizio,

nelle rispettive versioni in vigore.

(2) Le disposizioni dell'appendice IIIa sono complementari alle disposizioni della direttiva di cui al paragrafo 1 lettera b).

²¹ Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pagg. 116–142).

²² RS **0.747.208**

Le imbarcazioni per le quali è possibile dimostrare con documenti scritti che sono state degassate conformemente alle prescrizioni al di fuori della zona di validità della presente Convenzione (CDNI), sono da considerare come navi degassate ai sensi del presente regolamento purché i valori dell'appendice IIIa siano rispettati. La Conferenza delle Parti contraenti indica i regolamenti che, oltre alla direttiva 94/63/CE e all'ADN, identifica come equivalenti per quanto concerne le disposizioni di degassaggio.

Capitolo VI Obblighi del conduttore

Art. 6.01 Divieto di introduzione e di immissione

(1) È vietato introdurre o immettere dalle imbarcazioni nella via navigabile parti del carico e rifiuti provenienti dal carico o rilasciare vapori nell'atmosfera.

(2) Sono esclusi dal divieto ai sensi del paragrafo 1:

- a) l'acqua di lavaggio con residui di carico di merci la cui immissione nella via navigabile è esplicitamente autorizzata giusta l'appendice III;
- b) i vapori il cui rilascio nell'atmosfera mediante spurgo è esplicitamente autorizzato giusta l'appendice IIIa,

qualora siano rispettate le disposizioni di queste stesse appendici.

(3) Se:

- a) i materiali per i quali nell'appendice III è prescritto esclusivamente un deposito per il trattamento speciale; o
- b) i vapori per i quali nell'appendice IIIa è prescritto un degassaggio,

sono fuoriusciti o rischiano di fuoriuscire, il conduttore deve immediatamente informarne le più vicine autorità competenti.

Nel farlo, deve indicare nel modo più preciso possibile il luogo dell'accaduto, il quantitativo e il tipo di materiale o di vapore fuoriuscito.

(4) L'autorità nazionale competente valuta se i rifiuti provenienti dal carico di merci che non figurano nella lista delle merci di cui all'appendice III possono essere immessi o introdotti nella via navigabile. Essa fissa una norma di immissione provvisoria.

La Conferenza delle Parti contraenti esamina questa proposta e completa, se del caso, la lista delle merci.

(5) In deroga al divieto di cui al paragrafo 1, possono essere rilasciati vapori se ciò si rende necessario a seguito di una permanenza inattesa in cantiere o di una riparazione imprevista sul posto ad opera di un cantiere o di altra ditta specializzata e i vapori non possono essere portati a un centro di ritiro. A tal fine vanno osservate le disposizioni dell'appendice IIIa A 4 e della sottosezione 7.2.3.7 dell'ADN²³.

Art. 6.02*Abrogato***Art. 6.03** Certificato di scarico

(1) Ogni imbarcazione scaricata nella zona di validità della presente Convenzione deve avere a bordo un certificato di scarico valido, che dev'essere emesso secondo il modello dell'appendice IV.

Il certificato di scarico va conservato a bordo per almeno sei mesi dopo l'emissione.

Nel caso di imbarcazioni senza timoneria e alloggio, il certificato può essere conservato dal vettore anche in altro luogo che non sia a bordo.

(1b) Può essere utilizzato un certificato di scarico in formato elettronico a condizione che:

- a) sia garantita la protezione dei dati conformemente al regolamento (UE) 2016/679²⁴ (regolamento generale sulla protezione dei dati) nella versione in vigore o alle prescrizioni nazionali paragonabili della Confederazione Svizzera;
- b) sia prevista una firma a prova di falsificazione conformemente al regolamento (UE) n. 910/2014 (eIDAS)²⁵ nella versione in vigore o alle prescrizioni nazionali paragonabili della Confederazione Svizzera;
- c) sia garantita la sicurezza dei dati mediante l'attuazione di disposizioni delle prescrizioni menzionate alla lettera a), in modo da bloccare in modo sicuro anche l'accesso non autorizzato;
- d) sia garantita la verificabilità del certificato di scarico a bordo o nei registri dell'esercente dell'imbarcazione;
- e) sia garantita la verificabilità, nei registri, dell'identità della persona che ha rilasciato il certificato di scarico e dell'esercente del centro di ritiro.

Su richiesta, il certificato di scarico deve essere presentato agli agenti delle autorità competenti. Il certificato di scarico può essere messo a disposizione in un formato elettronico leggibile.

(2) Nel caso dello scarico di resti, del deposito e del ritiro di rifiuti provenienti dal carico, vanno applicate:

- a) per il lavaggio, le norme di scarico e le prescrizioni di deposito e di ritiro dell'appendice III;
- b) per il degassaggio, le prescrizioni e le norme di degassaggio dell'appendice IIIa.

²⁴ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati).

²⁵ Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 1999/93/CE.

(3) Una volta caricata, l'imbarcazione può proseguire il viaggio solo se il conduttore ha verificato che i residui del trasbordo sono stati rimossi.

(4a) Una volta scaricata, l'imbarcazione può proseguire il viaggio solo alle seguenti condizioni:

- il destinatario del carico o, se quest'ultimo o il noleggiatore utilizza un impianto di trasbordo, l'esercente dell'impianto di trasbordo ha fornito un certificato di scarico (art. 7.08);
- il conduttore dell'imbarcazione ha confermato, firmando la parte 2 a) del certificato di scarico, che tutte le operazioni di scarico dell'imbarcazione sono state effettuate come indicato dal destinatario del carico o dall'impianto di trasbordo nei campi da 1 a 10. Ciò include la designazione di un centro di ritiro per la presa in consegna dei rifiuti e dei vapori dell'imbarcazione (art. 7.01 par. 1).

(4b) Durante il viaggio il conduttore dell'imbarcazione è tenuto a dichiarare le seguenti informazioni nella parte 2 b) del certificato di scarico apponendo la propria firma:

- se è stata prodotta acqua di lavaggio (in caso di lavaggio durante il viaggio);
- la quantità di acqua di lavaggio prodotta a bordo e la sua ubicazione;
- se il carico successivo era compatibile dopo la partenza dall'impianto di trasbordo (art. 7.04 par. 3 lett. c).

(5) Alle imbarcazioni che effettuano trasporti esclusivi si applicano solo la rimozione e la presa in consegna dei residui del trasbordo.

(6) Se le stive o le cisterne vengono lavate e le acque di lavaggio risultanti non possono essere immesse nei corsi d'acqua in virtù delle norme di scarico e delle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice III, l'imbarcazione può proseguire il viaggio solo dopo aver confermato nel certificato di scarico:

- che l'impianto di trasbordo ha preso in consegna le acque di lavaggio; o
- che al conduttore dell'imbarcazione è stato assegnato un centro di ritiro; e
- il conduttore dell'imbarcazione ha comunicato se le stive e le cisterne vengono lavate durante il viaggio.

(7) I paragrafi 1 e 4 non si applicano alle imbarcazioni utilizzate per:

- a) il trasporto di container;
- b) il trasporto di carichi mobili (ro-ro), di collettame, di carichi pesanti o apparecchi ingombranti.

I paragrafi 1 e 4 non si applicano alle imbarcazioni utilizzate esclusivamente per:

- a) la fornitura di carburanti, acqua potabile e provviste di bordo a imbarcazioni marittime e a imbarcazioni per la navigazione interna (navi di rifornimento);
- b) la raccolta di rifiuti oleosi o grassi delle imbarcazioni marittime o per la navigazione interna;

- c) il trasporto di gas liquefatti (ADN tipo G);
- d) il trasporto di zolfo liquido, polvere cementizia, ceneri leggere e merci equiparabili, trasportate come merci sfuse o carico pompabile, a condizione che si faccia uso di un sistema adatto esclusivamente alle classi merceologiche interessate per il carico, lo scarico e l'immagazzinaggio a bordo;
- e) il trasporto di sabbia, ghiaia o materiale dragato dal sito di dragaggio al sito di scarico.

La presente disposizione non si applica al trasporto di carichi misti con imbarcazioni di questi tipi.

In casi specifici l'autorità competente può, in presenza di condizioni equivalenti, esonerare un'imbarcazione dall'applicazione dei paragrafi 1 e 4 nell'ambito dell'effettuazione di trasporti eccezionali. La prova di questo esonero deve essere conservata a bordo.

(8) I paragrafi 1 e 4 non si applicano neanche ai trasporti per i quali lo scarico è effettuato su un'imbarcazione marittima. Il conduttore deve dimostrare l'avvenuto scarico per mezzo degli appositi documenti di trasporto ed esibire su richiesta i documenti alle autorità di controllo.

Capitolo VII

Obblighi del vettore, del noleggiatore, del destinatario del carico e dell'esercente dell'impianto di trasbordo

Art. 7.01 Certificato di ritiro

(1) Nel certificato di scarico di cui all'articolo 6.03, il destinatario del carico certifica all'imbarcazione che le merci, compresi i resti, sono state scaricate e che, nella misura in cui ne sia responsabile, le stive o le cisterne sono state lavate oppure le cisterne sono state degassate e i rifiuti provenienti dal carico sono stati ritirati o, se del caso, è stato designato un centro di ritiro. Il destinatario del carico deve conservare per almeno sei mesi dall'emissione una copia del certificato di scarico compilato e sottoscritto da sé stesso e dal conduttore.

(2) Se il destinatario del carico non ritira direttamente le acque di lavaggio che non possono essere immesse nelle vie navigabili, l'esercente del centro di ritiro certifica all'imbarcazione il ritiro delle acque di lavaggio. L'esercente del centro di ritiro deve conservare per almeno sei mesi dall'emissione una copia del certificato di scarico compilato e sottoscritto da sé stesso, dal destinatario del carico e dal conduttore.

(3) Se all'imbarcazione è stato assegnato un centro di ritiro per il degassaggio, l'esercente del centro attesta nel certificato di scarico il degassaggio dell'imbarcazione. L'esercente deve conservare per almeno sei mesi dall'emissione una copia del certificato di scarico compilato e sottoscritto da lui stesso e dal conduttore.

Art. 7.02 Messa a disposizione dell'imbarcazione

(1) Il vettore mette a disposizione del noleggiatore l'imbarcazione con una norma di scarico tale da consentire che il carico sia trasportato e consegnato senza subire danni. Di regola queste condizioni si realizzano con «stive spazzate» o «cisterne prosciugate» e quando l'imbarcazione è libera da qualsiasi residuo di trasbordo.

(2) È possibile accordarsi preliminarmente, per scritto, su norme di scarico più esigenti, sul lavaggio o sul degassaggio. Una copia di questo accordo deve essere conservata a bordo dell'imbarcazione almeno fino alla compilazione del certificato di scarico, una volta effettuato lo scarico e la pulizia della medesima.

(3) Con l'avvio delle operazioni di carico, si considera che l'imbarcazione sia stata messa a disposizione dal vettore alle condizioni previste nei paragrafi 1 o 2.

Art. 7.03 Carico e scarico

(1) Il carico e lo scarico di un'imbarcazione contemplano anche le misure necessarie allo scarico dei resti e:

- a) in caso di lavaggio, al lavaggio; o
- b) in caso di degassaggio, al degassaggio,

previste dalle disposizioni della presente parte B. Il carico restante deve, nella misura del possibile, essere aggiunto al carico.

(2) Durante il carico, il noleggiatore deve controllare che l'imbarcazione rimanga libera da residui di trasbordo. Se tuttavia ne derivano residui, dopo il carico il noleggiatore s'incarica di eliminarli, salvo nel caso in cui un accordo disponga altrimenti.

(3) Durante lo scarico, il destinatario del carico deve controllare che l'imbarcazione rimanga libera da residui di trasbordo. Se tuttavia ne derivano residui, il destinatario del carico s'incarica della loro eliminazione. I residui di trasbordo, nella misura del possibile, devono essere aggiunti al carico.

Art. 7.04²⁶ Restituzione dell'imbarcazione

(1) Nel caso di merci secche, il destinatario del carico deve controllare che dopo lo scarico la stiva venga restituita spazzata o pulita a vuoto conformemente alle norme di scarico e alle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice III. È tenuto ad accettare eventuali carichi residui nonché qualsiasi residuo del trasbordo dell'imbarcazione scaricata.

Nel caso di carichi liquidi, il noleggiatore deve controllare che dopo lo scarico la cisterna venga restituita prosciugata. Salvo disposizione contraria del contratto di trasporto, il conduttore effettua lo scarico, residui compresi, per il tramite di un sistema di prosciugamento. Le tubature per la raccolta del carico restante devono essere munite di un sistema di collegamento conforme al modello 1 dell'appendice II. Durante l'utilizzazione del sistema di prosciugamento, la contropressione nel sistema di

²⁶ Cfr. Risoluzione CDNI 2016-I-4.

tubature del destinatario del carico non deve superare i 3 bar prima dell'inizio dell'operazione. L'esercente dell'impianto di trasbordo è tenuto a ritirare il carico restante.

(2) Nel caso di:

- a) merci secche, al destinatario del carico incombe l'obbligo di restituire la stiva lavata se l'imbarcazione ha trasportato merci i cui residui di carico mischiati alle acque di lavaggio non possono essere immessi nei corsi d'acqua in virtù delle norme di scarico e delle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice III;
- b) carico liquido, al noleggiatore incombe l'obbligo di restituire:
 - aa) la cisterna lavata se l'imbarcazione ha trasportato merci i cui residui di carico mischiati alle acque di lavaggio non possono essere immessi nei corsi d'acqua in virtù delle norme di scarico e delle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice III,
 - bb) la cisterna degassata se l'imbarcazione ha trasportato merci i cui vapori non possono essere spurgati nell'atmosfera in virtù delle norme di degassaggio e delle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice IIIa.

Inoltre i responsabili di cui al primo periodo sono tenuti a garantire che la stiva sia lavata o la cisterna sia lavata e/o degassata se prima del caricamento la stiva o la cisterna era stata lavata o degassata secondo un accordo ai sensi dell'articolo 7.02 paragrafo 2.

(3) I paragrafi 1 e 2 si applicano con le seguenti eccezioni:

- (a) i paragrafi 1 e 2 non si applicano alle stive e alle cisterne delle imbarcazioni che effettuano trasporti esclusivi, purché in un carico successivo i vapori ai sensi dell'appendice IIIa siano catturati dall'impianto di trasbordo e non siano rilasciati nell'atmosfera. Il vettore deve poterlo dimostrare per scritto. In questo caso, nel certificato di scarico deve essere apposta una crocetta nel campo 6a). La prova deve essere conservata a bordo.
- (b) Il paragrafo 2 non si applica alle stive e alle cisterne delle imbarcazioni che effettuano trasporti compatibili, purché in un carico successivo i vapori ai sensi dell'appendice IIIa siano catturati dall'impianto di trasbordo e non siano rilasciati nell'atmosfera. Il vettore deve poterlo dimostrare per scritto. In questo caso, nel certificato di scarico deve essere apposta una crocetta nel campo 6b). La prova deve essere conservata a bordo fino allo scarico del successivo trasporto compatibile.

Le disposizioni dell'appendice IIIa cessano di essere applicabili se il conduttore dell'imbarcazione può dimostrare che dopo il carico e prima della partenza dall'impianto di trasbordo:

- per ogni cisterna separata i tre carichi consecutivi consistevano in un prodotto non soggetto a divieto di cui all'appendice IIIa, purché le cisterne fossero riempite almeno al 50 per cento; oppure
- ogni cisterna separata era riempita per oltre il 95 per cento con un prodotto non soggetto a divieto di cui all'appendice IIIa; oppure

- i vapori sono stati catturati in conformità alle condizioni previste nell'appendice IIIa.
- (c) Se al momento dello scarico il carico successivo non è ancora noto, ma presumibilmente si tratterà di un carico compatibile, l'applicazione del paragrafo 2 può essere rimandata. Il noleggiatore (per un carico liquido) o il destinatario del carico (per le merci secche) deve designare provvisoriamente un centro di ritiro per l'acqua di lavaggio o per un degassaggio, che va registrato nel certificato di scarico. Inoltre nel certificato di scarico deve essere apposta una crocetta nel campo 6c). A condizione che, prima dell'arrivo al centro di ritiro indicato nel certificato di scarico, il vettore o il conduttore abbia dimostrato che il carico successivo è compatibile e che con un carico successivo è possibile catturare i vapori che ai sensi dell'appendice IIIa (tabelle I–III) non possono essere immessi nell'atmosfera, il conduttore dell'imbarcazione lo indica nel campo 13 della parte 2 b) del certificato di scarico. In questo caso non è necessario effettuare un lavaggio o un degassaggio. In caso contrario si applicano pienamente le disposizioni al riguardo.

La prova riguardante il carico successivo compatibile deve essere conservata a bordo fino allo scarico del carico successivo compatibile.

Le disposizioni dell'appendice IIIa cessano di essere applicabili se il conduttore dell'imbarcazione può dimostrare che dopo il carico e prima della partenza dall'impianto di trasbordo:

- per ogni cisterna separata i tre carichi consecutivi consistevano in un prodotto non soggetto a divieto di cui all'appendice IIIa, purché le cisterne fossero riempite almeno al 50 per cento; oppure
- ogni cisterna separata era riempita per oltre il 95 per cento con un prodotto non soggetto a divieto di cui all'appendice IIIa; oppure
- i vapori sono stati catturati in conformità alle condizioni previste nell'appendice IIIa.

(4) Se dopo il periodo di scarico o dopo i giorni di stalla concordati, il destinatario del carico o il noleggiatore non restituisce l'imbarcazione conformemente alle disposizioni del presente articolo e dell'articolo 7.03, il vettore può ripristinare o far ripristinare le condizioni prescritte per l'imbarcazione. Tutte le spese occasionate, comprese quelle di controstalla, sono a carico del destinatario del carico o del noleggiatore, sempreché non siano imputabili a una colpa del vettore dell'imbarcazione.

Art. 7.05 Residui di carico e acque di lavaggio

(1) Per merci secche, il destinatario del carico è tenuto a ritirare le acque di lavaggio derivanti dal lavaggio conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2 o, d'intesa con il vettore dell'imbarcazione, a indicare al conduttore un centro di ritiro.

(2) Nel contratto di trasporto, il noleggiatore di un carico liquido è tenuto a indicare al vettore dell'imbarcazione un centro di ritiro delle acque di lavaggio derivanti dal lavaggio conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2.

(2a) Nel contratto di trasporto, il noleggiatore di un carico liquido da cui si producono vapori che rendono necessario un degassaggio conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2 è tenuto a indicare al vettore dell'imbarcazione un centro di ritiro presso il quale l'imbarcazione deve essere degassata dopo lo scarico (comprensivo dello scarico di resti e della rimozione dei residui del trasbordo).

(3) Il centro di ritiro deve trovarsi nelle vicinanze dell'impianto di trasbordo o sul percorso che conduce al prossimo impianto di trasbordo raggiungibile dall'imbarcazione.

Art. 7.06 Spese

(1) Per merci secche, il destinatario del carico sostiene le spese causate dallo scarico dei residui e dal lavaggio delle stive conformemente all'articolo 7.04 nonché dal ritiro delle acque di lavaggio conformemente all'articolo 7.05 paragrafo 1, comprese eventuali spese di attesa e di deviazione. Lo stesso vale anche per le spese dovute alle acque di precipitazione penetrate nelle stive dopo l'inizio delle operazioni di carico e prima della fine di quelle di scarico in base all'articolo 7.03 paragrafo 1, se non era stato concordato un trasporto coperto.

Nel caso di trasporti esclusivi per lo stesso noleggiatore, questi è tenuto a ritirare a proprie spese, prima delle operazioni di carico, le acque di precipitazione che sono penetrate nelle stive una volta terminato lo scarico precedente.

(2) Per carichi liquidi, il noleggiatore sostiene le spese causate dallo scarico dei resti e in caso di:

- a) lavaggio, le spese:
 - aa) del lavaggio delle cisterne conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2, nonché
 - bb) del ritiro delle acque di lavaggio conformemente all'articolo 7.05 paragrafo 2;
- b) degassaggio, le spese del degassaggio delle cisterne conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2 in combinato disposto con l'articolo 7.05 paragrafo 2 lettera a,

comprese eventuali spese di attesa e di deviazione.

(3) Sono a carico del vettore dell'imbarcazione le spese causate dal deposito delle acque di lavaggio provenienti da stive e da cisterne o le spese per il degassaggio delle cisterne non conformi alle norme prescritte.

Art. 7.07 Accordo fra il noleggiatore e il destinatario del carico

Il noleggiatore e il destinatario del carico possono concordare una ripartizione degli obblighi diversa da quella prevista dal presente annesso, sempreché non ne risultino conseguenze per il vettore dell'imbarcazione.

Art. 7.08 Trasferimento dei diritti e degli obblighi del noleggiatore o del destinatario del carico all'esercente dell'impianto di trasbordo

Quando il noleggiatore o il destinatario del carico fa capo alle prestazioni di un impianto di trasbordo per le operazioni di carico o di scarico di un'imbarcazione, l'esercente di tale impianto subentra nei diritti e negli obblighi del noleggiatore o del destinatario del carico di cui all'articolo 7.01 paragrafo 1 nonché agli articoli 7.03, 7.04 e 7.05. Per quanto riguarda le spese di cui all'articolo 7.06, questa surrogazione legale vale unicamente per l'evacuazione e il ritiro dei residui del trasbordo.

Art. 7.09 Documenti di trasporto

Nel contratto di trasporto e nei documenti di trasporto il noleggiatore deve indicare le informazioni seguenti:

- il nome e il numero a quattro cifre in conformità all'appendice III di ogni categoria di beni per la quale ha ordinato il trasporto; e
- il numero ONU in conformità all'appendice IIIa; e
- il valore AVFL variabile (dovuto alla composizione della miscela) se non è indicato nella colonna 3 delle tabelle da I–III nell'appendice IIIa.

Parte C

Raccolta, deposito e ritiro di altri rifiuti della navigazione

Capitolo VIII

Disposizioni generali

Art. 8.01 Definizioni

Ai fini dell'applicazione della presente parte si intende per:

- a) «acque di scarico domestiche»: acque di scarico provenienti da cucine, sale da pranzo e lavanderie, nonché acque fecali;
- b) «immondizie domestiche»: rifiuti organici e inorganici provenienti dalle pulizie domestiche e dalla gastronomia di bordo, senza tuttavia componenti di altri rifiuti specifici prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione;
- c) «fanghi di depurazione»: residui prodotti a bordo dell'imbarcazione durante l'utilizzazione di un impianto di depurazione a bordo;
- d) «slops»: miscela che può essere o meno pompata consistente in residui di carico con resti dell'acqua di lavaggio, ruggine e fango;
- e) «altri rifiuti speciali»: rifiuti prodotti durante l'esercizio dell'imbarcazione che non siano rifiuti oleosi o grassi e rifiuti di cui alle lettere a)–d);
- f) «imbarcazioni passeggeri cabinate»: imbarcazioni passeggeri munite di cabine per il pernottamento di passeggeri.

Art. 8.02 Obblighi degli Stati parte

(1) Gli Stati parte si impegnano a predisporre o a far predisporre installazioni di ritiro per le immondizie domestiche:

- a) presso gli impianti di trasbordo oppure nei porti;
- b) presso gli imbarcaderi per le imbarcazioni passeggeri che vi attraccano;
- c) presso determinate aree di sosta e chiuse per la navigazione di transito.

(2) Al più tardi entro cinque anni a partire dall'entrata in vigore della presente Convenzione, gli Stati parte si impegnano a installare o far installare nei porti centri di ritiro per gli slops e per gli altri rifiuti speciali.

(3) Conformemente alle disposizioni dell'articolo 4 paragrafo 1 della presente Convenzione, gli Stati parte si impegnano a installare o a far installare centri di ritiro per acque di scarico domestiche presso determinati punti d'attracco utilizzati quali aree di sosta abituale o aree di sosta notturna.

I centri di ritiro presso i punti d'attracco delle imbarcazioni di cui all'articolo 9.01 paragrafo 3 devono essere installati entro la data indicata all'articolo 9.01 paragrafo 3.

Capitolo IX
Obblighi del conduttore**Art. 9.01** Divieto di introduzione e di immissione

(1) È vietato introdurre o immettere dalle imbarcazioni nella via navigabile immondizie domestiche, slops, fanghi di depurazione e altri rifiuti speciali.

(2) Se i rifiuti menzionati nel paragrafo 1 sono fuoriusciti o rischiano di fuoriuscire, il conduttore deve informarne senza indugio le più vicine autorità competenti. Nel farlo, deve indicare nel modo più preciso possibile il luogo dell'accaduto, il quantitativo e il tipo di materiale fuoriuscito.

(3) L'immissione di acque di scarico domestiche è vietata alle imbarcazioni passeggeri con oltre 12 passeggeri e alle imbarcazioni cabinate con oltre 12 posti letto. Per le imbarcazioni cabinate con meno di 50 posti letto e per le imbarcazioni passeggeri omologate per il trasporto di meno di 50 passeggeri, il divieto entra in vigore il 1° gennaio 2025.

(4) Questo divieto non si applica alle imbarcazioni passeggeri che:

- non sono soggette alle prescrizioni tecniche sull'obbligo di equipaggiamento con cisterne di raccolta delle acque di scarico domestiche o impianti di depurazione a bordo; o
- beneficiano di un'esenzione individuale da tale obbligo,

conformemente alle disposizioni applicabili del regolamento per l'ispezione dei battelli del Reno o della direttiva (UE) 2016/1629²⁷.

(5) Il divieto ai sensi del paragrafo 3 non si applica inoltre alle imbarcazioni passeggeri che dispongono di impianti di depurazione autorizzati che rispettano i valori limite e di controllo per gli impianti di cui all'appendice V.

(6) Il divieto ai sensi del paragrafo 3 non si applica alle imbarcazioni marittime ormeggiate nei porti di mare situati sulle vie navigabili marittime e che sottostanno alla Convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL).

Art. 9.02²⁸ Deroghe al divieto di immissione delle acque di scarico domestiche

Per le imbarcazioni giusta l'articolo 9.01 paragrafo 3 per le quali il rispetto del divieto d'immissione per le acque di scarico domestiche è di difficile attuazione pratica o causerebbe costi sproporzionatamente elevati, gli Stati parte possono concordare una procedura adeguata per eccezioni e stabilire le condizioni alle quali tali eccezioni si possono considerare equivalenti.

Art. 9.03 Raccolta e trattamento a bordo, deposito presso i centri di ritiro

(1) Il conduttore deve garantire che i rifiuti menzionati all'articolo 9.01 paragrafo 1 siano raccolti e depositati separatamente. Se possibile, le immondizie domestiche vanno consegnate separando:

- la carta;
- il vetro;
- le materie plastiche dure;
- i rifiuti di imballaggio (plastica, metallo e cartoni per bevande);
- i rifiuti residuali; e
- gli altri rifiuti.

(2) È vietato bruciare a bordo i rifiuti menzionati nell'articolo 9.01 paragrafo 1.

(3) Gli esercenti di imbarcazioni passeggeri munite di impianti di depurazione a bordo giusta l'appendice V devono provvedere essi stessi in maniera adeguata al deposito regolamentare dei fanghi di depurazione contro certificato, in base alle disposizioni nazionali.

(4) Il conduttore di un'imbarcazione passeggeri soggetta al divieto di immissione di acque di scarico domestiche ai sensi dell'articolo 9.01 paragrafo 3 deve garantire che le acque di scarico domestiche a bordo dell'imbarcazione siano raccolte in modo adeguato e depositate presso un centro o impianto di ritiro di cui all'articolo 8.02

²⁷ Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE.

²⁸ Cfr. Risoluzione CDNI 2013-II-5.

paragrafo 3, se l'imbarcazione passeggeri non dispone di un impianto di depurazione a bordo giusta l'articolo 9.01 paragrafo 5.

(5) I rifiuti raccolti di cui al paragrafo 1 vanno sistemati a bordo in recipienti di raccolta appropriati muniti dei pittogrammi corrispondenti.

Capitolo X

Obblighi dell'esercente del centro di ritiro

Art. 10.01 Ritiro da parte degli appositi centri

(1) L'esercente del centro di ritiro deve garantire che i rifiuti menzionati all'articolo 9.01 paragrafo 1 possano essere depositati separatamente.

(2) L'esercente del centro di ritiro deve certificare al conduttore il deposito di slops in base alle prescrizioni nazionali.

Parte D

Disposizioni transitorie e deroghe

Capitolo XI

Disposizioni transitorie e deroghe

Art. 11.01 Disposizioni transitorie

Per l'applicazione delle disposizioni contenute nel presente annesso a seguito degli emendamenti apportati alla Convenzione per integrare il divieto di rilascio di vapori nell'atmosfera, valgono le seguenti disposizioni transitorie:

- a) per i vapori delle merci elencate alla tabella I dell'appendice IIIa il divieto vige dal termine stabilito all'articolo 19 paragrafo 4 della Convenzione per l'entrata in vigore degli emendamenti;
- b) per i vapori delle merci elencate alla tabella II dell'appendice IIIa il divieto vige a partire dallo scadere di un periodo di due anni dal momento di cui alla lettera a);
- c) per i vapori delle merci elencate alla tabella III dell'appendice IIIa il divieto vige a partire dallo scadere di un periodo di tre anni dal momento di cui alla lettera a)²⁹.

Art. 11.02 Deroghe

Gli Stati parte possono, in casi specifici, concordare deroghe alle disposizioni del presente annesso purché possano essere considerate equivalenti. Le deroghe devono essere approvate dalla Conferenza delle Parti contraenti e possono essere autorizzate

²⁹ Purché una valutazione condotta a partire dal termine di cui alla lettera a giunga alla conclusione che non vi è alcun problema. In caso contrario, il divieto si applica allo scadere di un periodo di quattro anni dal momento di cui alla lettera a.

dalle autorità competenti con effetto immediato per il campo d'applicazione definito e alle condizioni stabilite.

Campo d'applicazione il 13 ottobre 2009

Stati partecipanti	Ratifica		Entrata in vigore	
Belgio	22 settembre	2009	1° novembre	2009
Francia	15 settembre	2005	1° novembre	2009
Germania	10 marzo	2004	1° novembre	2009
Lussemburgo	14 maggio	2002	1° novembre	2009
Paesi Bassi	10 luglio	2000	1° novembre	2009
Svizzera	16 luglio	1998	1° novembre	2009