



**Ministero
delle Infrastrutture e dei trasporti**
CAPITANERIA DI PORTO TRIESTE
Piazza Duca degli Abruzzi, 4
34132 Trieste



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

**Autorità di Sistema portuale
del Mare Adriatico Orientale**
Porti di Trieste e Monfalcone
Via Karl Ludwig von Bruck, 3
34143 Trieste

ORDINANZA C.P.

ORDINANZA A.d.S.P.M.A.O. n°39-2020

Il Capo del Circondario marittimo e Comandante del porto di Trieste ed il Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, sottoscritti:

VISTO l'Annesso VI alla Convenzione internazionale MARPOL, entrato in vigore il 19 maggio 2005, che detta norme finalizzate alla riduzione dei gas e delle polveri inquinanti provenienti dagli scarichi dei motori delle navi;

VISTA la Legge 06.02.2006, n.57 recante "Adesione al Protocollo del 1997 di emendamento della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978, con Allegato VI ed Appendici, fatto a Londra il 26.08.1997";

VISTO il Decreto Legislativo 03.04.2006 n. 152 "Testo Unico in materia ambientale";

VISTO il Decreto legislativo 09.11.2007 n.205 "Attuazione della Direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo";

VISTA la Risoluzione MEPC.184(59) adottata il 17 luglio 2009 "Guidelines for exhaust gas cleaning systems";

VISTO il Decreto legislativo 16.07.2014 n.112 "Attuazione della Direttiva 2012/33/UE, che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marino";

VISTA la Decisione di esecuzione (UE) 2015/253 del 16.02.2015, relativa ai metodi e frequenza dei campionamenti di cui alla direttiva 1999/32/CE, come emendata;

VISTA la Ris. MEPC 259(68) adottata il 15.05.2015 "Guidelines for exhaust gas cleaning systems";

VISTA la Direttiva (UE) 2016/802 in data 11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (codificazione);

- VISTO** il Decreto ministeriale (Ambiente) in data 22.03.2017 recante “Modifiche dell’Allegato X, parte I, sezione 3, alla parte quinta del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in ottemperanza alla Decisione di esecuzione 2015/253/UE”;
- VISTA** la Circolare n. 01/2017 del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di porto “Decreto Ministeriale 22 marzo 2017 – modifiche all’Allegato X, parte I, sezione 3, alla parte V del Codice dell’Ambiente - modalità di conduzione dei controlli sul tenore di zolfo nei combustibili marittimi e contenuto delle relazioni annuali alla CE”;
- VISTA** la MEPC.1/Circ. 883 in data 21.05.2019 “Guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument, and recommended actions to take if the exhaust gas cleaning system (EGCS) fails to meet the provisions of the 2015 EGCS guidelines (resolution mepc.259(68))”;
- VISTA** la circolare MATTM n. 9833 in data 30.05.2019 “Quesito in materia di metodi di riduzione delle emissioni, alternativi all’uso di combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo”, diramata con Dp n. n. 1631 in data 18.06.2019 del Reparto Ambientale Marino del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto;
- VISTA** la circolare titolo “SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE” Serie Generale n. 132/2017/Rev.1 in data 19.12.2019 del Comando generale del corpo delle capitanerie di porto “Uso dei sistemi di lavaggio dei gas di scarico – MARPOL 73/78 – Annesso VI – Istruzioni/linee guida sulla gestione dell’impianto” ed il relativo Annesso 1;
- VISTA** la propria Ordinanza 43/2014 in data 28.10.2014 e ss.mm. e ii. con la quale è stato approvato e reso esecutivo la “Disciplina della Navigazione nella Rada e nel Porto di Trieste”;
- VISTA** l’ordinanza n. 53/2017 C.P. - n. 25/2017 A.S.P.M.A.O. in data 25 maggio 2017 con la quale sono state dettate disposizioni disciplinanti gli obblighi di comunicazione in merito ai combustibili per uso marittimo, in applicazione del paragrafo 2-bis.7 della sezione 3, parte I dell’Allegato X alla parte quinta del D.Lgs. 152/2006;
- RITENUTO OPPORTUNO** regolamentare la navigazione, la sosta, l’ancoraggio e l’ormeggio delle navi battenti qualsiasi bandiera che scalano il porto e la rada di Trieste e che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni in atmosfera alternativi all’uso di combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo prescritti dalla vigente normativa, e ciò al fine di assicurare il mantenimento di idonei standard di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di prevenzione dell’inquinamento, anche alla luce del Dispaccio prot. n. 8540 in data 21.10.2020 del Reparto Ambientale Marino del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto;
- VISTI** gli articoli 17, 30, 81 e 1174 del Codice della Navigazione e l’articolo 59 del relativo regolamento di esecuzione,

RENDONO NOTO

1. Il quadro normativo internazionale e nazionale di riferimento, in particolare l’art. 295 del D.lgs. 152/2006, prescrive l’impiego di combustibili per uso marittimo come riepilogato nel sottostante schema, con riferimento al porto di Trieste:

Massimo contenuto di tenore di zolfo (in massa - % m/m*) consentito nel carburante per uso marittimo

Fattispecie	Fuori dall'area SECA**	ECCEZIONI
Nave all'ormeggio in porto UE ovvero all'ancora in rada	0,10% Non applicabile per ormeggio inferiore a 2 ore o se i motori sono spenti e la nave è alimentata all'ormeggio da banchina elettrificata	La nave utilizza un metodo di abbattimento delle emissioni approvato ***
Altri casi	0.50%	

* Concentrazione per Soluzioni = grammi di soluto/grammi di soluzione × 100%;

** Le attuali SECA dell'UE sono il Mar Baltico, il Mare del Nord (e la Manica) come definito nell'Allegato VI del regolamento MARPOL 14.3.1;

*** **1)** Metodi di abbattimento delle emissioni e combustibili alternativi (ad es. Sistemi di depurazione dei gas di scarico, miscele di combustibile per uso marittimo e gas di bollitura, GNL, celle a combustibile e biocarburanti) sono consentiti per le navi di tutte le bandiere nelle acque dell'UE purché sia costantemente garantita la riduzione delle emissioni in atmosfera in misura almeno equivalente all'uso di combustibili marini conformi;

2) Nel caso di utilizzo di metodo (es. torre di lavaggio, c.d. *scrubber*) di riduzione delle emissioni in atmosfera basato su sistema funzionante a circuito chiuso, non si applicano i limiti di cui all'art. 295, commi 1, 2, 3, 4, 6 e 8, D.lgs. 152/2006 (come stabilito al comma 6-bis dello stesso articolo) . Nel caso in cui il metodo scrubber sia invece basato su sistema a circuito aperto, il limite del tenore di zolfo è pari al 3,50% (art. 295, comma 6-bis ultimo cpv, D.lgs. 152/2006).

2. Sono pertanto introdotte disposizioni relative al combustibile per uso marittimo nonché alle navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni in atmosfera alternativi all'uso di combustibili marittimi prescritti dalla vigente normativa e che si trovano ormeggiate nel porto di Trieste ovvero in rada.

ORDINANO

Articolo 1 (ambito di applicazione)

1. Il presente provvedimento si applica:

- a) ai fornitori locali di combustibile per uso marittimo;
- b) alle navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni in atmosfera alternativi all'uso di combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo prescritti dalla vigente normativa.

Articolo 2 (fornitori locali di combustibili per uso marittimo)

1. I fornitori locali di combustibile per uso marittimo devono comunicare alla Capitaneria di porto di Trieste, entro il mese di febbraio di ciascun anno, le notifiche e le lettere di protesta ricevute nell'anno precedente riguardo al tenore di zolfo dei combustibili consegnati.
2. La comunicazione prevista dal presente articolo deve essere trasmessa all'indirizzo p.e.c. dm.trieste@pec.mit.gov.it.

Articolo 3 **(comunicazioni preliminari all'arrivo)**

1. Il comandante o l'armatore della nave battente qualsiasi bandiera, che utilizza metodi di riduzione delle emissioni in atmosfera alternativi all'uso di combustibili marittimi a ridotto tenore di zolfo prescritti dalla vigente normativa:
 - a) se il porto di Trieste è il primo porto scalato in territorio italiano durante l'anno civile (ovvero nel periodo che intercorre tra il 1 gennaio e il 31 dicembre di ogni anno, ex circolare n. 69/2001 – prot.n. 3601 in data 12.07.2001 - del Ministero del Lavoro), deve trasmettere alla Capitaneria di porto di Trieste, entro 24 ore dal primo accosto – e in ogni caso prima della partenza qualora la sosta nel porto di Trieste sia di durata inferiore – una descrizione ai fini del paragrafo 2-bis.7 della sezione 3, parte I dell'Allegato X alla parte quinta del D.Lgs. 152/2006 del metodo alternativo di riduzione delle emissioni in atmosfera adottato dalla nave. In caso di utilizzo di metodi di riduzione delle emissioni di cui all'art. 295, comma 20, del D.lgs. 152/2006, nella comunicazione di cui all'articolo 4 della presente ordinanza deve essere inclusa la descrizione del rispetto dei requisiti di cui alle lettere a) e b) di tale comma;
 - b) se il porto di Trieste non è il primo porto scalato in territorio italiano, durante l'anno civile suddetto, deve essere trasmessa evidenza dell'avvenuto adempimento di cui alla precedente lettera a).
2. La comunicazione prevista dal presente articolo deve essere trasmessa all'indirizzo di p.e.i. cptrieste@mit.gov.it.

Articolo 4 **(navi equipaggiate con sistemi di lavaggio dei gas di scarico)**

1. Qualora la nave adotti un metodo di riduzione delle emissioni in atmosfera alternativo basato su sistemi di lavaggio dei gas di scarico (c.d. scrubber), oltre alla descrizione di cui al precedente articolo 3 della presente ordinanza, il comandante o l'armatore deve trasmettere almeno le seguenti informazioni:
 - a) se l'equipaggiamento alternativo finalizzato alla riduzione delle emissioni in atmosfera sia stato approvato:
 - a.1) ai sensi del D.P.R. 407/1999 (per navi italiane);
 - a.2) ai sensi del D.P.R. 239/2017 (per navi italiane);
 - a.3) ai sensi della Direttiva 96/98/CE, della Direttiva 2014/90/UE o del Comitato COSS (per navi battenti bandiera di uno Stato UE); ovvero
 - a.4) dall'Amministrazione di bandiera o da un Organismo Riconosciuto delegato in conformità all'allegato VI della Convenzione Internazionale Marpol 73/78 (per navi battenti qualsiasi bandiera);
 - b) se il metodo approvato/certificato ai sensi del punto precedente riguarda un sistema utilizzato a circuito chiuso ovvero a circuito aperto (in quest'ultimo caso il combustibile utilizzato dovrà avere un contenuto di zolfo non superiore al 3,5% in massa);
 - c) qualora il sistema di lavaggio utilizzato sia a circuito aperto, specificare che il sistema di monitoraggio e di registrazione delle acque di lavaggio sia in funzione, in perfetta efficienza e che è utilizzato di continuo nel rispetto dei requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni;

- d) l'impegno del Comando di bordo a comunicare tempestivamente alla Capitaneria di porto di Trieste qualsiasi variazione rispetto a quanto indicato nella comunicazione afferente l'anno civile in corso.
2. Copia integrale del certificato IAPP comprensiva di supplemento deve essere allegata alla comunicazione resa ai fini dell'art 3, comma 1, nonché del presente articolo.

Articolo 5 **(prescrizioni per le navi equipaggiate con sistemi di lavaggio dei gas di scarico)**

1. La nave che utilizza il sistemi di lavaggio dei gas di scarico (c.d. scrubber) deve:
- a) verificare che il sistema di lavaggio dei gas di scarico e/o del sistema di monitoraggio e di registrazione delle acque di lavaggio sia in funzione, in perfetta efficienza e che è utilizzato di continuo nel rispetto dei requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni;
 - b) interrompere le operazioni di lavaggio dei gas di scarico in caso di non funzionamento o malfunzionamento del sistema di lavaggio dei gas di scarico e/o del sistema di monitoraggio e di registrazione delle acque di lavaggio;
 - c) comunicare tempestivamente alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Trieste (via radio sul canale 16 o via filo al num. di tel. 040/676616 – 040/676611 e successivamente via e-mail all'indirizzo so.cptrieste@mit.gov.it) il non funzionamento, l'interruzione del funzionamento e/o il malfunzionamento del sistema di lavaggio dei gas di scarico e/o del sistema di monitoraggio e di registrazione delle acque di lavaggio;
 - d) interrompere le operazioni di lavaggio dei gas di scarico qualora il valore del ph, degli idrocarburi policiclici aromatici e della torbidità risultino non conformi a quelli indicati al capitolo 10 della Res. MEPC.259(68) adottata il 15 maggio 2015;
 - e) rendere disponibili, prima di lasciare il porto di Trieste, qualora espressamente richiesto dell'Autorità marittima, i dati afferenti il monitoraggio e la registrazione delle acque di lavaggio durante la permanenza in porto/rada;
 - f) utilizzare, all'ormeggio in porto, un gasolio avente un contenuto di zolfo non superiore allo 0,10% in massa qualora il sistema di lavaggio dei gas di scarico risulti in avaria/non funzionante o comunque si verifichi una delle condizioni indicate ai punti b) e d) del presente articolo;
 - g) utilizzare, nella rada del porto di Trieste e durante le manovre di ingresso ed uscita in ambito portuale, un combustibile avente un contenuto di zolfo non superiore allo 0,50% in massa qualora il sistema di lavaggio dei gas di scarico risulti in avaria/non funzionante, o comunque si verifichi una delle condizioni indicate ai punti b) e d) del presente articolo.

Articolo 6 **(disposizioni finali)**

1. La presente ordinanza entra in vigore in data 01.12.2020; in pari data è abrogata l'ordinanza n. 53/2017 C.P. - n. 25/2017 A.S.P.M.A.O. in premessa richiamata. E' fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e di far osservare le disposizioni ivi recate, la cui pubblicità è assicurata mediante affissione all'albo dell'Ufficio ed inserimento nella sezione "ordinanze" al sito <http://www.guardiacostiera.gov.it/trieste/ordinanze-e-avvisi>.

2. Il presente provvedimento è redatto in lingua italiana ed in lingua inglese; nel caso di controversie, fa fede unicamente il testo in lingua italiana.
3. I trasgressori, qualora il fatto non costituisca specifica e/o più grave violazione saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione, nonché, qualora ne ricorrano le condizioni, ai sensi dell'art. 296 del D.Lgs. 152/2006. I trasgressori saranno altresì ritenuti civilmente e penalmente responsabili di ogni eventuale danno che dovesse discendere in conseguenza dell'inosservanza delle presenti disposizioni.

Trieste *(data della firma apposta digitalmente)*

IL COMANDANTE
Contrammiraglio (CP)
Vincenzo VITALE

(Documento informatico firmato digitalmente)

IL PRESIDENTE
Zeno D'AGOSTINO

(Documento informatico firmato digitalmente)

avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso gerarchico entro il termine di trenta giorni (artt. 1 e 2 DPR 1199/1971). Inoltre, è ammesso ricorso giurisdizionale al Tar entro il termine di sessanta giorni (artt. 29 e 41 D.lgs. 104/2010) oppure, in alternativa, avverso il provvedimento definitivo è ammesso ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro il termine di centoventi giorni (artt. 8 e 9 DPR 1199/1971).

This is an English courtesy translation of the original documentation.



**Ministero
delle Infrastrutture e dei trasporti**
CAPITANERIA DI PORTO TRIESTE
Piazza Duca degli Abruzzi, 4
34132 Trieste



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

**Autorità di Sistema portuale
del Mare Adriatico Orientale**
Porto di Trieste
Via Karl Ludwing von Bruck, 3
34143 Trieste

Trieste Harbour Master's Office

Port Network Authority of the Eastern Adriatic Sea

LOCAL ORDINANCE

The Harbour Master of Trieste and the President of the Port Network Authority of the Eastern Adriatic Sea (A.S.P.M.A.O.):

RECALLING Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), entered into force on 19 May 2005, which establishes the rules aimed at limiting the main **air pollutants** contained in ships exhaust gas including, inter alia, sulphur oxides (SOx) and nitrous oxides (NOx), and prohibit deliberate emissions of ozone depleting substances;

RECALLING Law No. 57 of 6 February 2006 on "Accession to the Protocol of 1997 amending MARPOL 1973, as amended by the 1978 Protocol, with Annex VI and Appendices, signed in London on 26 August 1997";

RECALLING Legislative Decree No. 152 of 3 April 2006 "Consolidated Law on environmental matters";

RECALLING Legislative Decree No. 205 of 09 November 2007 "Implementation of Directive 2005/33/EC, amending Directive 1999/32/EC in relation to the sulphur content of fuels for maritime use";

RECALLING Resolution MEPC.184(59) adopted on 17 July 2009 "2009 Guidelines for exhaust gas cleaning systems";

RECALLING Legislative Decree No. 112 of 16 July 2014 "Implementation of Directive 2012/33/EU, amending Directive 1999/32/EC in relation to the sulphur content of fuels for marine use";

RECALLING Commission Implementing Decision (EU) 2015/253 of 16 February 2015, laying down the rules concerning the sampling and reporting under Council Directive 1999/32/EC as regards the Sulphur content of marine fuels;

RECALLING Resolution MEPC 259(68) adopted on 15 May 2015 “2015 Guidelines for exhaust gas cleaning systems”;

RECALLING (EU) Directive 2016/802 of 11 May 2016, relating to the reduction of the sulphur content of certain liquid fuels (codification);

RECALLING Ministerial (Environment) Decree of 2 March 2017 “Amendments to Annex X, part I, section 3, to the fifth part of Legislative Decree No. 152 of 3 April 2006, in compliance with the Implementing Decision 2015/253/EU”;

RECALLING Circular No. 01/2017 of the Italian Coast Guard, Marine Environmental Department "Ministerial Decree of 22 March 2017 - amendments to Annex X, part I, section 3, to part V of the Environmental Code - methods of handling checks on the sulphur content in marine fuels and content of the annual reports to the EC”;

RECALLING MEPC.1/Circ. No. 883 of 21 May 2019 “Guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument, and recommended actions to take if the exhaust gas cleaning system (EGCS) fails to meet the provisions of the 2015 EGCS guidelines (Resolution Mepc.259(68))”;

RECALLING Circular No. 9833 dated 30 May 2019 of the Italian Ministry for the Environment, Land and Sea "Question regarding methods of reducing emissions, alternatives to the use of marine fuels with a reduced sulphur content”;

RECALLING Circular letter No. 132/2017/Rev.1 General Series dated 19 December 2019 of the Italian Coast Guard Headquarters “Use of exhaust gas cleaning systems – MARPOL 73/78 - Annex VI - Instructions/guidelines on plant management” and the relevant Annex 1;

RECALLING Local Ordinance No. 43/2014 dated 28 October 2014 of Trieste Harbour Master, as amended and supplemented, with which the "Regulation of Navigation in the anchorage and in the port of Trieste" was approved and implemented;

RECALLING Local Ordinance No. 53/2017 of Trieste Harbour Master and No 25/2017 of A.S.P.M.A.O dated 25 May 2017 on the reporting obligations regarding marine fuels, in application of paragraph 2-bis.7 of section 3, part I of Annex X to part five of Legislative Decree 152/20066;

DEEMED APPROPRIATE to regulate the navigation, anchorage and berthing of ships flying any flag calling the port of Trieste which use alternative methods of reducing air pollution from ships, in order to ensure suitable safety and pollution prevention standards, also in light of the letter (ref. No 8540) dated 21 October 2020 of the Italian Coast Guard, Marine Environmental Department;

RECALLING Articles 17, 30, 81 and 1174 of the Navigation Code and Article 59 of the related implementing regulation,

DISCLOSE

1. that the international and national regulatory framework of reference, in particular Art. 295 of Legislative Decree No. 152/2006 prescribes the use of fuel for marine use as summarized in the diagram below, with reference to the port of Trieste:

Maximum sulphur content (by mass - % m/m*) permitted in marine fuels

Case in point	Outside the SECA area**	EXCEPTIONS
Ship berthed or at anchor in an EU port	0.10% Not applicable for ships berthed less than 2 hours or the ship's power load is transferred to the shoreside power supply (cold ironing)	The ship uses an emissions abatement method approved ***
Other cases	0.50%	

* Concentration for Solutions = grams of solute/grams of solution × 100%;

** The current EU SECAs are the Baltic Sea, the North Sea (and the English Channel) as defined in Annex VI of MARPOL Regulation 14.3.1;

*** **1)** Emission abatement methods and alternative fuels (i.e. exhaust gas cleaning systems, marine fuel blends and boiling gases, LNG, fuel cells and biofuels) are permitted for ships of all flags in the EU waters, provided that the reduction of atmospheric emissions to an extent at least equivalent to the use of compliant marine fuels is constantly guaranteed;

2) the limits set out in Art. 295, paragraphs 1, 2, 3, 4, 6 and 8, of Legislative Decree No. 152/2006 (as established in paragraph 6-bis of the same Article) don't apply to the extent that a closed-loop scrubber system is utilized. The sulphur content shall not exceed 3.50% if a closed-loop scrubber system is used (Article 295, paragraph 6-bis of Legislative Decree No. 152/2006).

2. Provisions are therefore introduced relating to fuel for marine use as well as ships that use alternative methods of reducing atmospheric emissions to the use of marine fuels prescribed by current standards and that are berthed or lie at anchor in Trieste.

ORDER

Article 1 (application)

1. This provision applies:

- a) to local suppliers of marine fuel;
- b) ships that use alternative methods of reducing emissions into the atmosphere to the use of marine fuels with a reduced sulphur content prescribed by the existing standards.

Article 2 (local suppliers of marine fuels)

1. Local suppliers of fuel for marine use shall report to the Harbour Master's Office of Trieste, by the month of February of each year, the notifications and letters of protest received in the previous year regarding the sulphur content of the fuels delivered.
2. The communication provided for in this Article shall be notified to the certified email dm.trieste@pec.mit.gov.it.

Article 3
(preliminary communications on arrival)

1. The Master or the shipowner of the ship flying any flag, who uses alternative methods of reducing emissions into the atmosphere other than the use of low-sulphur marine fuels prescribed by current standards:
 - a) if the port of Trieste is the first call on Italian territory during the calendar year (i.e. in the period between 1 January and 31 December of each year, pursuant to Circular No. 69/2001 - Protocol No. 3601 of 12 July 2001 - of the Ministry of labour), of the Ministry of labour), shall send a description to the Harbour Master's Office of Trieste, within 24 hours from the first berth – and, in any case, before its departure if the stop in the port of Trieste is of shorter duration – for the purposes of paragraph 2-bis.7 of section 3, part I of Annex X to the fifth part of Legislative Decree No. 152/2006 of the alternative method of reducing emissions into the atmosphere adopted by the ship. In case of use of emission reduction methods pursuant to Art. 295, paragraph 20, of Legislative Decree No. 152/2006, the description of compliance with the requirements referred to in subparagraphs. a) and b) of this paragraph shall be included in the communication referred to in Article 4 of this Ordinance;
 - b) if the port of Trieste is not the first call on Italian territory, during the above-mentioned calendar year, evidence of the fulfilment referred to in the subparagraph a) above shall be sent.
2. The communication provided for in this Article shall be sent to the certified email cptrieste@mit.gov.it.

Article 4
(ships equipped with exhaust gas cleaning systems)

1. If the ship adopts an alternative method of reducing emissions into the atmosphere based on exhaust gas cleaning systems (the so-called scrubber), in addition to the description referred to in Article 3 of this Order, the Master or shipowner shall notify at least the following information:
 - a) whether the alternative equipment aimed at reducing emissions into the atmosphere has been approved:
 - a.1) pursuant to Presidential Decree No. 407/1999, for Italian ships;
 - a.2) pursuant to Presidential Decree No. 239/2017, for Italian ships;
 - a.3) pursuant to Directive 96/98/EC, Directive 2014/90/EU or the EU Committee on Safe Seas (COSS), for ships flying the flag of an EU State; or
 - a.4) by the Flag Administration or by a Recognized Organization delegated in accordance with Annex VI of the MARPOL (for ships flying any flag);
 - b) if the approved/certified method pursuant to the items above concerns a closed-loop scrubber system or an open-loop scrubber system (in the latter case, the fuel used must have a sulphur content not exceeding 3.5% by mass);
 - c) if the ship is equipped with an open-loop scrubber, it has to be specified that the monitoring and recording system of the bleed-off water is running, in good working conditions and that it is used continuously in compliance with the requirements prescribed by the existing standards;

- d) the commitment of the ship to promptly notify the Trieste Harbour Master's Office of any changes with respect to what is detailed in the communication relating to the current calendar year.
2. Full copy of the International Air Pollution Prevention Certificate, including its supplement, shall be attached to the communication made for the purposes of Article 3, paragraph 1, as well as of this Article.

Article 5 (requirements for ships equipped with exhaust gas cleaning systems)

1. The ship that uses exhaust gas scrubbers shall:
- a) verify that the exhaust gas cleaning system and/or the monitoring and recording system of the bleed-off water is running, is in good working conditions and it is used continuously in compliance with the requirements prescribed by the existing standards;
 - b) interrupt the exhaust gas cleaning operations in case of non-operation or malfunctioning of the exhaust gas cleaning system and/or of the monitoring and recording system of the bleed-off water;
 - c) promptly communicate to Trieste Harbour Master's Office (channel 16 VHF; Tel. +39 040 676611 / 676616; Email so.cptrieste@mit.gov.it) the failure, interruption of operation and/or malfunctioning of the exhaust gas cleaning system and/or of the monitoring and recording system of the bleed-off water;
 - d) interrupt the exhaust gas cleaning operations if the pH value, polycyclic aromatic hydrocarbons and turbidity are not compliant with those indicated in chapter 10 of Resolution MEPC.259 (68) adopted on 15 May 2015;
 - e) make available, before leaving the port of Trieste, if expressly requested by the Maritime Authority, the data relating to the monitoring and recording of bleed-off waters during the stay in the port/anchorage;
 - f) use, when berthed, fuels with a sulphur content not exceeding 0.10% by mass if the exhaust gas cleaning system is faulty/not working or, in any case, if one of the conditions shown in items b) and d) of this Article takes place;
 - g) use, when at anchor and during the entry and exit manoeuvres, fuels with a sulphur content not exceeding 0.50% by mass if the exhaust gas cleaning system is inoperative/malfunctioning, or, in any case, if one of the conditions shown in items b) and d) of this Article takes place.

Article 6 (final provisions)

1. This Ordinance comes into force on 01 December 2020; on the same date, Trieste Harbour Master Ordinance No. 53/2017 and A.S.P.M.A.O. No 25/2017 is revoked. Anyone who is responsible is obliged to observe and enforce the provisions contained therein, whose disclosure is ensured by posting it in the Office's notice board and adding it in the "Ordinance" section of Trieste Harbour Master's Office website <http://www.guardiacostiera.gov.it/trieste/ordinanze-e-avvisi>.

2. This provision is drawn up in Italian and in English; in the event of disputes the Italian version is legally binding.
3. Offenders, if the fact does not constitute a specific and/or more serious violation, will be prosecuted pursuant to Article 1174 of the Navigation Code, as well as, if the conditions are met, pursuant to Art. 296 of Legislative Decree No. 152/2006. Offenders will also be held civilly and criminally liable for any damage that may arise as a result of non-compliance with these provisions.

Trieste (*date of digitally affixed signature*)

THE COMMANDER
The Rear Admiral (CP)
Mr. Vincenzo VITALE
(IT document digitally signed)

THE PRESIDENT
Mr. Zeno D'AGOSTINO
(IT document digitally signed)

Appeal against this provision is allowed within the term of thirty days (Articles 1 and 2 of Presidential Decree No. 1199/1971). Furthermore, judicial appeal to the Regional Administrative Court (TAR) is allowed within the term of sixty days (Articles 29 and 41 of Legislative Decree No. 104/2010) or, alternatively, extraordinary appeal to the President of the Republic is allowed against the final provision within the term of one hundred and twenty days (Articles 8 and 9 of Presidential Decree No. 1199/1971).