

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**

DIRETTIVA 97/70/CE DEL CONSIGLIO

del'11 dicembre 1997

che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri

(GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1)

Modificata da:

	Gazzetta ufficiale		
	n.	pag.	data
► <u>M1</u> Direttiva 1999/19/CE della Commissione del 18 marzo 1999	L 83	48	27.3.1999
► <u>M2</u> Direttiva 2002/35/CE della Commissione del 25 aprile 2002	L 112	21	27.4.2002
► <u>M3</u> Direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002	L 324	53	29.11.2002



DIRETTIVA 97/70/CE DEL CONSIGLIO

del'11 dicembre 1997

che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato ⁽³⁾,

- (1) considerando che l'azione comunitaria nel settore del trasporto marittimo dovrebbe garantire una maggiore sicurezza marittima;
- (2) considerando che il 2 aprile 1993 è stato adottato il protocollo di Torremolinos relativo alla convenzione sulla sicurezza delle navi da pesca del 1977, in prosieguo denominato «protocollo di Torremolinos»;
- (3) considerando che l'attuazione su scala comunitaria di questo protocollo applicabile alle navi da pesca che battono bandiera di uno Stato membro o che operano nelle acque interne o nei mari territoriali di uno Stato membro o che sbarcano le catture nei porti di uno Stato membro aumenterà la sicurezza delle navi in questione visto che varie legislazioni nazionali non richiedono ancora il livello di sicurezza stabilito dal protocollo; che tale livello comune di sicurezza, armonizzando i numerosi e diversi requisiti di sicurezza nazionali, garantirà condizioni eque di concorrenza per le navi da pesca che operano nella stessa area senza compromettere le norme di sicurezza;
- (4) considerando che, data in particolare la dimensione del mercato interno, un'azione a livello comunitario è il modo più efficace di stabilire un livello comune di sicurezza per le navi da pesca in tutta la Comunità;
- (5) considerando che una direttiva del Consiglio è lo strumento giuridico più appropriato poiché offre il quadro per un'applicazione uniforme e vincolante delle norme di sicurezza da parte degli Stati membri, garantendo nello stesso tempo a ciascuno Stato membro il diritto di decidere sulle forme e sui mezzi che meglio si adattano al suo sistema interno;
- (6) considerando che vari e importanti capitoli del protocollo di Torremolinos si applicano solo alle navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 45 metri; che limitare l'applicazione su scala comunitaria del protocollo alle suddette navi creerebbe una disparità a livello di sicurezza tra queste e le navi da pesca più piccole, di lunghezza compresa tra 24 e 45 metri, distorcendo così la concorrenza;
- (7) considerando che l'articolo 3, paragrafo 4 di tale protocollo stabilisce che le parti decidono quali delle sue disposizioni che contemplano un limite di lunghezza maggiore di 24 metri debbano applicarsi, in tutto o in parte, a navi battenti la loro bandiera la cui lunghezza è inferiore al limite di lunghezza prescritto ma superiore a 24 metri; che l'articolo 3, paragrafo 5 di tale protocollo stabilisce che le parti si impegnano a stabilire norme uniformi per le suddette navi da pesca che operano nella stessa regione;

⁽¹⁾ GU C 292 del 4.10.1996, pag. 29.

⁽²⁾ GU C 66 del 3.3.1997, pag. 31.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 24 aprile 1997 (GU C 150 del 19.5.1997, pag. 30), posizione comune del Consiglio del 30 giugno 1997 (GU C 246 del 12.8.1997, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 6 novembre 1997 (GU C 358 del 24.11.1997).

▼B

- (8) considerando che, per accrescere la sicurezza e evitare distorsioni della concorrenza, occorre perseguire l'obiettivo di applicare le norme di sicurezza previste dalla presente direttiva a tutte le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri che operano nelle zone di pesca della Comunità, a prescindere dalla loro bandiera; che a tal fine, per le navi da pesca che battono bandiera di Stati terzi e che operano nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro o che sbarcano le loro catture in un porto di uno Stato membro, è necessario che siano rispettate le norme generali del diritto internazionale;
- (9) considerando che devono continuare ad applicarsi le disposizioni del caso previste dalle direttive del Consiglio adottate nell'ambito della politica comunitaria in campo sociale;
- (10) considerando che per tutti questi motivi gli Stati membri dovrebbero applicare alle navi da pesca nuove e, ove necessario, a quelle esistenti di lunghezza uguale o superiore a 45 metri le disposizioni dell'allegato del protocollo di Torremolinos, tenendo conto delle disposizioni pertinenti di cui all'allegato I della presente direttiva; che gli Stati membri dovrebbero applicare anche le disposizioni dei capitoli IV, V, VII e IX dell'allegato del protocollo di Torremolinos, adeguato a norma dell'allegato II della presente direttiva, a tutte le navi da pesca nuove di lunghezza pari o superiore a 24 metri, ma inferiore a 45 metri, che battono la loro bandiera;
- (11) considerando che per motivi connessi a specifiche caratteristiche regionali, come le condizioni geografiche e climatiche, possono essere giustificati specifici requisiti, a norma dell'allegato III; che dette disposizioni si riferiscono al funzionamento nelle zone settentrionali e meridionali, rispettivamente;
- (12) considerando che, per accrescere ulteriormente il livello di sicurezza, le navi che battono bandiera di uno Stato membro dovrebbero soddisfare agli specifici requisiti di cui all'allegato IV;
- (13) considerando che le navi da pesca che battono la bandiera di uno Stato terzo non dovrebbero poter operare nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro o sbarcare le catture nel porto di uno Stato membro e pertanto non possono competere con le navi battenti la bandiera di uno Stato membro, a meno che il rispettivo Stato di bandiera non abbia certificato che esse sono conformi alle disposizioni tecniche stabilite nella presente direttiva;
- (14) considerando che l'equipaggiamento installato a bordo delle navi da pesca che sia conforme alle disposizioni della direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo⁽¹⁾, deve essere automaticamente riconosciuto conforme alle disposizioni specifiche ad esso applicate a norma della presente direttiva, poiché i requisiti della direttiva 96/98/CE sono almeno equivalenti a quelle del protocollo di Torremolinos e della presente direttiva;
- (15) considerando che negli Stati membri potrebbero sussistere situazioni locali che giustificano l'applicazione di misure di sicurezza specifiche a tutte le navi da pesca che operano in talune aree; che essi possono anche ritenere opportuno concedere esenzioni alle disposizioni di cui all'allegato del protocollo di Torremolinos o adottare disposizioni a quelle equivalenti; che dovrebbero essere autorizzati ad adottare le misure in questione previo controllo secondo la procedura di comitato;
- (16) considerando che attualmente non esistono norme tecniche uniformi a livello internazionale per le navi da pesca per quanto riguarda la resistenza dello scafo, i macchinari principali e ausiliari e gli impianti elettrici ed automatici; che tali norme possono

(1) GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

▼B

- essere stabilite sulla base delle norme applicate da organismi riconosciuti o dalle amministrazioni nazionali;
- (17) considerando che, per il controllo dell'effettiva applicazione e dell'osservanza della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero effettuare ispezioni e rilasciare un certificato di conformità delle navi da pesca che soddisfano i requisiti specifici della presente direttiva;
- (18) considerando che per garantire la piena applicazione della presente direttiva e secondo la procedura di cui all'articolo 4 del protocollo di Torremolinos, le navi da pesca dovrebbero essere soggette al controllo dello Stato di approdo; che quando il protocollo sarà entrato in vigore, uno Stato membro potrà effettuare controlli anche a bordo delle navi da pesca di paesi terzi che non operano nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro né sbarcano le proprie catture nei suoi porti, quando esse si trovano in un porto di detto Stato membro, per verificare che soddisfino i requisiti di tale protocollo;
- (19) considerando che è necessario che un comitato costituito di rappresentanti degli Stati membri assista la Commissione ai fini dell'effettiva applicazione della direttiva; che il comitato di cui all'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti⁽¹⁾, può assumere questo ruolo;
- (20) considerando che, per garantire la coerente applicazione della direttiva, tramite questo comitato possono essere adattate alcune disposizioni per tenere conto dei pertinenti sviluppi a livello internazionale;
- (21) considerando che l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) dovrebbe essere informata di questa direttiva a norma del protocollo di Torremolinos;
- (22) considerando che per garantire la piena applicazione della presente direttiva gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema di sanzioni per i casi di violazione delle norme nazionali adottate a norma della presente direttiva,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivi

1. La presente direttiva si prefigge l'obiettivo di stabilire norme di sicurezza per le navi da pesca marittime di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, sia nuove che esistenti, nella misura in cui a queste ultime si applica l'allegato del protocollo di Torremolinos, e che:

- battono la bandiera di uno Stato membro e sono registrate nella Comunità, oppure
- operano nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro, oppure sbarcano le catture nei porti di uno Stato membro.

Le imbarcazioni da diporto che praticano la pesca a fini non commerciali sono escluse dal campo di applicazione della presente direttiva.

2. La presente direttiva non pregiudica le disposizioni della direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro⁽²⁾, delle relative direttive particolari ed in particolare della direttiva 93/103/CE del Consiglio, del 23 novembre 1993, riguardante le prescrizioni minime di sicurezza

⁽¹⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 96/39/CE (GU L 196 del 7.8.1996, pag. 7).

⁽²⁾ GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

▼B

e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca (tredicesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1 della direttiva 89/391/CEE)⁽¹⁾.

*Articolo 2***Definizioni**

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «nave da pesca» o «nave», qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi;
- 2) «nave da pesca nuova», una nave da pesca per la quale:
 - a) a decorrere dal 1° gennaio 1999 incluso sia stato stipulato il contratto di costruzione o il contratto per una rilevante trasformazione, o
 - b) il contratto di costruzione o di rilevante trasformazione sia stato stipulato anteriormente al 1° gennaio 1999 e la nave sia stata consegnata tre anni o più dopo tale data, o
 - c) in mancanza di un contratto di costruzione, a decorrere dal 1° gennaio 1999 incluso:
 - sia stata impostata la chiglia, o
 - sia iniziata la costruzione identificabile con una nave particolare, o
 - sia iniziato il montaggio con l'impiego di almeno 50 tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutti i materiali di struttura, se quest'ultimo valore è inferiore;
- 3) «nave da pesca esistente», una nave da pesca che non sia una nave nuova;
- 4) «protocollo di Torremolinos», il protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos sulla sicurezza delle navi da pesca del 1977, con le relative modifiche;
- 5) «certificato», il certificato di conformità di cui all'articolo 6;
- 6) «lunghezza», salvo disposizioni contrarie, il 96 % della lunghezza totale al galleggiamento, posto all'85 % della più piccola altezza misurata dalla linea di chiglia, oppure la lunghezza misurata dalla faccia prodiera del diritto di prora all'asse di rotazione del timone al predetto galleggiamento, se questo valore è superiore. Nelle navi progettate con un'inclinazione di chiglia, il galleggiamento al quale è misurata la lunghezza deve essere parallelo al galleggiamento di progetto;
- 7) «che opera», che pesca o pesca e tratta il pesce o altre risorse marine viventi, fatto salvo il diritto di passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la libertà di navigazione nella zona economica esclusiva entro le 200 miglia;
- 8) «organismo riconosciuto», un organismo riconosciuto a norma dell'articolo 4 della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime⁽²⁾.

*Articolo 3***Requisiti generali**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le disposizioni di cui all'allegato del protocollo di Torremolinos si applichino alle navi da pesca interessate battenti la loro bandiera, a meno che l'allegato I della presente direttiva non disponga altrimenti.

⁽¹⁾ GU L 307 del 13.12.1993, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

▼B

Salvo disposizioni contrarie della presente direttiva, le navi da pesca esistenti soddisfano i requisiti pertinenti dell'allegato del protocollo di Torremolinos entro il 1° luglio 1999.

2. Gli Stati membri provvedono affinché i requisiti di cui ai capitoli IV, V, VII e IX dell'allegato del protocollo di Torremolinos che si applicano alle navi di lunghezza uguale o superiore a 45 metri siano applicati anche alle navi da pesca nuove di lunghezza uguale o superiore a 24 metri battenti la loro bandiera, a meno che l'allegato II della presente direttiva non disponga altrimenti.

3. Gli Stati membri, tuttavia, provvedono affinché le navi battenti la loro bandiera che operano in aree particolari soddisfino le disposizioni applicabili alle aree in questione, secondo quanto stabilito nell'allegato III.

4. Gli Stati membri provvedono affinché le navi battenti la loro bandiera soddisfino i requisiti di sicurezza specifici stabiliti nell'allegato IV.

5. Gli Stati membri impediscono alle navi da pesca battenti la bandiera di un paese terzo di operare nelle loro acque interne o nel loro mare territoriale o di sbarcare catture nei loro porti, a meno che le amministrazioni dei rispettivi Stati di bandiera non certifichino che esse soddisfano i requisiti di cui ai paragrafi 1, 2, 3 e 4 e all'articolo 5.

6. L'equipaggiamento marittimo di cui all'allegato A.1 della direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo che sia conforme ai requisiti ivi contenuti, installato a bordo di una nave da pesca a norma della presente direttiva, è ritenuto automaticamente conforme alle disposizioni di quest'ultima, a prescindere dal fatto che queste prevedano che esso debba essere approvato o sottoposto a prove che soddisfino l'amministrazione dello Stato di bandiera.

*Articolo 4***Requisiti specifici, esenzioni ed equivalenze**

1. Qualora uno Stato membro o un gruppo di Stati membri ritenga che, date la situazione locale dovuta a particolari circostanze o le caratteristiche della nave, occorran misure di sicurezza specifiche per le navi da pesca che operano in determinate aree, e qualora tale necessità sia dimostrata, possono, secondo la procedura di cui al paragrafo 4, adottare le suddette disposizioni di sicurezza specifiche per tenere conto di situazioni locali quali la natura e le condizioni climatiche delle acque in cui operano le navi in questione, la lunghezza dei viaggi o le caratteristiche delle stesse, quali i materiali di costruzione.

Le misure adottate sono aggiunte all'allegato III.

2. Per adottare misure contenenti esenzioni, gli Stati membri applicano le disposizioni della regola 3, paragrafo 3 del capitolo I dell'allegato del protocollo di Torremolinos, secondo la procedura di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

3. In base alla regola 4, paragrafo 1 del capitolo I dell'allegato del protocollo di Torremolinos e secondo la procedura di cui al paragrafo 4 del presente articolo, gli Stati membri possono adottare misure che consentano l'impiego di impianti equivalenti.

4. Lo Stato membro che si avvalga delle disposizioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 segue la seguente procedura:

- a) Lo Stato membro notifica alla Commissione i provvedimenti che intende adottare, ivi comprese informazioni sufficientemente dettagliate atte a confermare che il livello di sicurezza è adeguatamente mantenuto.
- b) Se entro un periodo di sei mesi dalla notifica si stabilisce, secondo la procedura di cui all'articolo 9, che le misure proposte non sono giustificate, allo Stato membro in questione può essere richiesto di modificare o di non adottare tali misure.

▼B

- c) Le misure adottate devono essere recepite nella rispettiva legislazione nazionale e comunicate alla Commissione, che informa nei dettagli gli altri Stati membri.
- d) Ciascuna delle suddette misure è applicabile a tutte le navi da pesca che operano nelle medesime condizioni specifiche, senza discriminazioni dovute alla loro bandiera o alla nazionalità dell'operatore.
- e) Le misure di cui al paragrafo 2 sono applicabili solo finché le navi da pesca operano nelle suddette condizioni specifiche.

*Articolo 5***Norme di progettazione, costruzione e manutenzione**

Le norme di progettazione, costruzione e manutenzione dello scafo, delle macchine principali e ausiliarie e degli impianti elettrici e automatici di una nave da pesca sono le norme in vigore alla data della sua costruzione, specificate ai fini della classificazione da un organismo riconosciuto o utilizzate da un'amministrazione.

Per le navi nuove tali norme sono conformi alla procedura e soggette alle condizioni stabilite all'articolo 14, paragrafo 2 della direttiva 94/57/CE.

*Articolo 6***Ispezioni e certificati**

1. Gli Stati membri rilasciano un certificato di conformità alla presente direttiva integrato da un elenco delle dotazioni ed eventualmente certificati di esenzione alle navi da pesca battenti la loro bandiera e conformi agli articoli 3 e 5. Il certificato di conformità, l'elenco delle dotazioni e il certificato di esenzione sono predisposti secondo il modello di cui all'allegato V. I certificati in questione sono rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera o da un organismo riconosciuto che opera a norma di quest'ultima, previa visita iniziale svolta unicamente dagli ispettori della stessa amministrazione dello Stato di bandiera o di un organismo riconosciuto o di uno Stato membro autorizzato dallo Stato di bandiera ad effettuare le visite, in base alla regola 6, paragrafo 1, lettera a) del capitolo I dell'allegato del protocollo di Torremolinos.

2. I periodi di validità dei certificati di cui al paragrafo 1 non superano quelli fissati nella regola 11 del capitolo I dell'allegato del protocollo di Torremolinos. I certificati di conformità sono rinnovati dopo visite periodiche svolte in base alla regola 6 del capitolo I dell'allegato del protocollo di Torremolinos.

*Articolo 7***Disposizioni in materia di controlli**

1. Le navi da pesca che operano nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro o che sbarcano le loro catture nei suoi porti e che non battono la bandiera di quello Stato membro sono soggette al controllo dello Stato membro, a norma dell'articolo 4 del protocollo di Torremolinos e senza discriminazioni in base alla bandiera o alla nazionalità dell'operatore, per verificare che soddisfino la presente direttiva.

2. Le navi da pesca che non operano nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro né sbarcano le loro catture nei porti di uno Stato membro e che battono la bandiera di un altro Stato membro sono soggette al controllo dello Stato membro, quando si trovano nei suoi porti, a norma dell'articolo 4 del protocollo di Torremolinos e senza discriminazioni in base alla bandiera o alla nazionalità dell'operatore, per verificare che soddisfino la presente direttiva.

3. Le navi da pesca battenti la bandiera di un paese terzo, che non operano nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro né sbarcano le loro catture nei porti di uno Stato membro sono soggette al controllo dello Stato membro quando si trovano nei suoi porti, a

▼B

norma dell'articolo 4 del protocollo di Torremolinos, per verificare che soddisfino quest'ultimo una volta entrato in vigore.

*Articolo 8***Adattamenti**

Secondo la procedura di cui all'articolo 9:

- a) possono essere adottate e inserite disposizioni atte a garantire:
- un'interpretazione armonizzata delle disposizioni dell'allegato del protocollo di Torremolinos, lasciate alla discrezionalità delle amministrazioni delle singole parti contraenti, qualora ciò risulti necessario per garantirne l'applicazione uniforme nella Comunità,
 - l'attuazione della presente direttiva, purché non ne amplino il campo di applicazione;
- b) gli articoli 2, 3, 4, 6 e 7 della presente direttiva possono essere adeguati e gli allegati modificati per consentire l'applicazione, ai fini della direttiva, delle successive modifiche del protocollo di Torremolinos entrate in vigore dopo l'adozione della presente direttiva.

▼M3

Le modifiche dello strumento internazionale di cui all'articolo 2, paragrafo 4, possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS)⁽¹⁾.

*Articolo 9***Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁽²⁾, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a due mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

▼B*Articolo 10***Notificazione all'IMO**

La presidenza del Consiglio e la Commissione informano l'IMO dell'adozione della presente direttiva, facendo riferimento all'articolo 3, paragrafo 5 del protocollo di Torremolinos.

*Articolo 11***Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni in caso di violazione delle norme nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendono le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano

⁽¹⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

applicate. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

*Articolo 12***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1999. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

*Articolo 13***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 14***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼ **M2***ALLEGATO I***Adeguamento delle disposizioni dell'allegato del protocollo di Torremolinos ai fini dell'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 97/70/CE**

Ai fini del presente allegato:

- 1) Per «nave da pesca nuova costruita a partire dal 1° gennaio 2003» si intende una nave da pesca nuova per la quale:
 - a) a partire dal 1° gennaio 2003 sia stato stipulato il contratto di costruzione o il contratto per una rilevante trasformazione; o
 - b) il contratto di costruzione o di rilevante trasformazione sia stato stipulato entro il 1° gennaio 2003 e la nave sia stata consegnata tre anni o più dopo tale data; o
 - c) in mancanza di un contratto di costruzione, a partire dal 1° gennaio 2003:
 - sia stata impostata la chiglia, o
 - sia iniziata la costruzione identificabile con una nave particolare, o
 - sia iniziato il montaggio con l'impiego di almeno 50 tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutti i materiali di struttura, se quest'ultimo valore è inferiore.

PARTE A**Adeguamenti applicabili a tutte le navi da pesca rientranti nel campo di applicazione della direttiva, salvo le navi da pesca nuove costruite a partire dal 1° gennaio 2003****CAPITOLO I: DISPOSIZIONI GENERALI***Regola 2: Definizioni*

Al paragrafo 1, la definizione di «nave nuova» deve essere sostituita da quella di «nave nuova da pesca» di cui all'articolo 2 della presente direttiva.

CAPITOLO V: PROTEZIONE CONTRO GLI INCENDI, RILEVAZIONE ED ESTINZIONE DEGLI INCENDI E LOTTA CONTRO GLI INCENDI*Regola 2: Definizioni*

Al paragrafo 2, alla fine della definizione di «prova standard del fuoco» vanno aggiunte le seguenti modifiche, relativamente alla curva standard della temperatura:

«La curva standard temperatura-tempo è definita da una curva regolare che passa per i seguenti valori di incremento della temperatura interna del forno:

— temperatura interna iniziale del forno:	20 °C
— dopo i primi cinque minuti:	576 °C
— dopo i primi 10 minuti:	679 °C
— dopo i primi 15 minuti:	738 °C
— dopo i primi 30 minuti:	841 °C
— dopo i primi 60 minuti:	945 °C».

CAPITOLO VII: MEZZI E DISPOSITIVI DI SALVATAGGIO*Regola 1: Applicazione*

Il paragrafo 2 viene così modificato: «Le regole 13 e 14 si applicano anche alle navi esistenti di lunghezza uguale o superiore a 45 metri, purché l'amministrazione possa ritardare l'applicazione delle prescrizioni delle regole in questione fino al 1° febbraio 1999.»

Regola 13: Apparecchi radio per mezzi di salvataggio

Il paragrafo 2 viene così modificato: «Gli apparecchi radiotelefonici VHF rice-trasmittenti presenti a bordo delle navi esistenti e non rispondenti alle norme di funzionamento adottate dall'Organizzazione possono essere accettati dall'amministrazione fino al 1° febbraio 1999, purché l'amministrazione sia soddisfatta

▼ **M2**

della loro compatibilità con gli apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti approvati.»

CAPITOLO IX: RADIOCOMUNICAZIONI**Regola 1: Applicazione**

Il paragrafo 1, seconda frase, è modificato come segue:

«Tuttavia l'amministrazione, per le navi esistenti, può ritardare l'applicazione delle prescrizioni fino al 1° febbraio 1999.»

Regola 3: Esenzioni

Il paragrafo 2, lettera c), è modificato come segue:

«quando la nave sarà messa definitivamente fuori servizio entro il 1° febbraio 2001.»

Parte B**Adeguamenti applicabili alle navi da pesca nuove costruite a partire dal 1° gennaio 2003**

Il testo delle seguenti regole è modificato come segue:

CAPITOLO I: DISPOSIZIONI GENERALI**Regola 2: Definizioni**

Paragrafo 22, lettera a), punto ii)

La paratia deve essere situata a una distanza dalla perpendicolare avanti non inferiore a 0,05 L e non superiore a 0,05 L più 1,35 m per navi di lunghezza inferiore a 45 m.

Regola 6: Ispezioni

Paragrafo 1, lettera c)

Oltre all'ispezione periodica prescritta alla lettera b), punto i), si effettuano ispezioni intermedie delle strutture e dei macchinari, a intervalli di due anni (con un margine di più o meno tre mesi) per le navi non in legno e a intervalli determinati dall'amministrazione per le navi in legno. Le ispezioni devono anche accertare l'assenza di alterazioni che potrebbero mettere a rischio la sicurezza della nave o dell'equipaggio.

CAPITOLO II: COSTRUZIONE, TENUTA STAGNA ED EQUIPAGGIAMENTO**Regola 1: Costruzione**

Paragrafo 1

La robustezza di costruzione dello scafo, delle sovrastrutture, delle tughe, dei cofani dell'apparato motore, dei tambucci e di ogni altra struttura nonché dell'equipaggiamento della nave deve consentire a questa di resistere in tutte le prevedibili condizioni del servizio cui è destinata ed essere conforme alle norme di un organismo riconosciuto.

Regola 2: Porte a tenuta stagna

Paragrafo 1

Come prescritto dalla regola 1, paragrafo 3, il numero delle aperture nelle paratie stagne deve essere ridotto al minimo, compatibilmente con le caratteristiche costruttive della nave e il suo normale esercizio. Tali aperture devono essere provviste di idonei mezzi di chiusura conformi alle norme di un organismo riconosciuto. Le porte a tenuta stagna devono avere una robustezza pari a quella delle strutture adiacenti non forate.

▼ **M2****Regola 2: Porte stagne**

Paragrafo 3, lettera a)

Sulle navi di lunghezza pari o superiore a 45 metri queste porte devono essere del tipo a scorrimento, quando sono sistemate:

nei locali che possono essere aperti durante la navigazione e le cui soglie inferiori si trovano al di sotto della linea del massimo galleggiamento di esercizio, salvo che l'amministrazione reputi che ciò è praticamente impossibile o superfluo, tenuto conto del tipo di nave e del relativo impiego.

Le deroghe a tale regola concesse da uno Stato membro sono sottoposte alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva.

Regola 5: Boccaporti

Paragrafo 3

I dispositivi per assicurare la tenuta stagna alle intemperie dei coperchi in legno dei boccaporti devono essere conformi alle disposizioni delle regole 14 e 15 dell'allegato I della convenzione internazionale sul bordo libero del 1966⁽¹⁾.

Regola 9: Trombe di ventilazione

Paragrafo 1

Sulle navi di lunghezza pari o superiore a 45 metri l'altezza al di sopra del ponte dei battenti delle trombe di ventilazione, ad eccezione di quelli che servono il locale macchine, non deve essere inferiore a 900 mm sul ponte di lavoro e a 760 mm sul ponte di sovrastruttura. Sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri l'altezza di questi battenti deve essere rispettivamente di 760 mm e di 450 mm. L'altezza dei battenti delle trombe di ventilazione nei locali macchine, necessarie per il rifornimento d'aria di tali locali ed eventualmente per il rifornimento d'aria dei locali del generatore, deve generalmente essere conforme alla regola II/9, paragrafo 3. Quando tuttavia ciò non è possibile per le dimensioni e la struttura della nave, possono essere ammesse altezze inferiori, pur comunque mai inferiori a 900 mm sul ponte di lavoro e sul ponte di sovrastruttura e con la previsione di mezzi di chiusura stagni alle intemperie conformi alla regola II/9, paragrafo 2 in combinazione con altre strutture adatte ad assicurare un accesso ininterrotto d'aria ai locali.

Regola 12: Portellini di murata

Paragrafo 6

L'amministrazione può consentire la sistemazione di portellini di murata e di finestre senza controportellini nelle paratie laterali e poppiere delle tughe situate sul ponte di lavoro o al di sopra di questo, se ritiene che la sicurezza della nave non ne sia diminuita, tenuto conto anche delle regole di organismi riconosciuti in base alle norme ISO in materia.

Regola 15: Apparecchi di ancoraggio

Tutte le navi devono essere munite di apparecchi di ancoraggio e di ormeggio concepiti in modo da poter esser messi in funzione rapidamente ed in tutta sicurezza; detti apparecchi devono comprendere attrezzature di ancoraggio, catene o cavi metallici, bozze ed un apparecchio di salpamento od altre sistemazioni per gettare e salpare l'ancora e per mantenere la nave all'ancora in tutte le prevedibili condizioni di servizio. Tutte le navi devono inoltre essere munite di adeguate attrezzature per ormeggiarsi in tutta sicurezza ed in tutte le condizioni di servizio. Gli apparecchi di ancoraggio e di ormeggio devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto.

CAPITOLO III: STABILITÀ E STATO DI NAVIGABILITÀ CORRISPONDENTE**Regola 1: Disposizioni generali**

Le navi devono essere concepite e costruite in modo da soddisfare alle prescrizioni del presente capitolo nelle condizioni di servizio menzionate nella regola

⁽¹⁾ Convenzione internazionale sul bordo libero del 1966, stabilita dalla conferenza internazionale sul bordo libero del 5 aprile 1966 e adottata dall'IMO con la risoluzione A.133(V) il 25 ottobre 1967.

▼ **M2**

7. I calcoli delle curve dei momenti raddrizzanti devono essere conformi al codice IMO sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave (Code on Intact Stability for All Types of Ships)⁽¹⁾.

Regola 2: Criteri di stabilità

Paragrafo 1

Devono essere osservati i seguenti criteri minimi di stabilità, a meno che l'amministrazione non sia convinta che l'esperienza acquistata nel corso dell'impiego della nave ne giustifichi una deroga. Qualsiasi deroga ai criteri minimi di stabilità, concessa da uno Stato membro, è soggetta alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva⁽²⁾.

Paragrafo 1, lettera d)

L'altezza metacentrica iniziale GM non deve essere minore di 350 mm per le navi a ponte unico. Nelle navi che hanno una sovrastruttura completa l'altezza metacentrica può essere ridotta a soddisfazione dell'amministrazione, ma in nessun caso deve essere minore di 150 mm. Le riduzioni di altezza metacentrica concesse da uno Stato membro sono soggette alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva.

Paragrafo 3

Quando, allo scopo di soddisfare alle prescrizioni del paragrafo 1, è previsto l'impiego di zavorra, la sua natura e la relativa sistemazione devono essere giudicate soddisfacenti dall'amministrazione. Sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri tale zavorra deve essere permanente. In tal caso la zavorra deve essere solida e fissata in modo sicuro alla nave. L'amministrazione può accettare zavorra liquida, stoccata in contenitori completamente riempiti e non collegati a nessun sistema di pompaggio della nave. Se tale zavorra liquida viene impiegata come zavorra permanente ai sensi del paragrafo 1, le relative caratteristiche devono venire inserite nel certificato di conformità e nel libretto delle istruzioni per la stabilità.

La zavorra permanente può essere rimossa dalla nave o spostata soltanto previa approvazione dell'amministrazione.

Regola 4: Sistemi speciali di pesca

Le navi che praticano sistemi speciali di pesca e che per questo fatto sono soggette a forze esterne addizionali durante le operazioni di pesca, devono soddisfare ai criteri di stabilità enunciati nella regola 2, paragrafo 1, aumentati se del caso a soddisfazione dell'amministrazione. Le navi che si servono di sfogliare devono rispettare i seguenti criteri di stabilità aumentati:

- a) i criteri relativi all'area sottesa tra la curva del braccio raddrizzante e i bracci raddrizzanti stessi di cui alle regole 2, paragrafo 1, lettere a) e b) e 2 sono aumentati del 20 %;
- b) l'altezza metacentrica non deve essere inferiore a 500 mm;
- c) i criteri di cui alla lettera a) si applicano solo alle navi sulle quali sia installata una potenza di propulsione che non superi il valore in kilowatt dato dalle seguenti formule:
 - $N = 0,6 L_s^2$ per navi di lunghezza pari o inferiore a 35 metri, e
 - $N = 0,7 L_s^2$ per navi di lunghezza pari o superiore a 37 metri,
 - per le navi di lunghezza intermedia il coefficiente per L_s si ottiene per interpolazione tra 0,6 e 0,7,
 - L_s è la lunghezza complessiva riportata sul certificato di stazza.

Se la potenza di propulsione installata supera i valori dati dalle formule sopra riportate, i criteri della lettera a) devono essere aumentati in misura direttamente proporzionale alla potenza di propulsione.

⁽¹⁾ Codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti IMO, adottato dall'IMO con la risoluzione A.749(18) il 4 novembre 1993, modificato con la risoluzione MSC.75(69).

⁽²⁾ I criteri di stabilità delle navi di rifornimento d'alto mare di cui ai paragrafi da 4.5.6.2.1 a 4.5.6.2.4 del codice IMO sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave possono essere considerati equivalenti ai criteri di stabilità della regola 2, paragrafi 1, lettera a), paragrafo 1, lettera b) e paragrafo 1, lettera c). L'equivalenza è applicabile esclusivamente, con il consenso dell'amministrazione, alle navi da pesca con scafo simile a quello delle navi da rifornimento.

▼ **M2**

L'amministrazione deve accertare che i criteri di stabilità menzionati per le sfogliare sono rispettati nelle condizioni di servizio di cui alla regola 7, paragrafo 1, del presente capitolo.

Per il calcolo della stabilità si suppone che le attrezzature delle sfogliare siano sollevate a un angolo di 45 gradi rispetto a un piano orizzontale.

Regola 5: Vento di forte intensità e rollio di forte ampiezza

Le navi devono essere in grado di resistere agli effetti di un vento di forte intensità e di un rollio di forte ampiezza nelle condizioni di mare corrispondenti, tenuto conto delle condizioni meteorologiche stagionali, dello stato del mare nel quale la nave deve operare, così come del tipo di nave e del suo modo di impiego. I calcoli pertinenti si effettuano conformemente al codice IMO sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave (Code on Intact Stability for All Types of Ships).

Regola 8: Accumulo di ghiaccio

La presente regola viene applicata salvo quando la modifica della tolleranza al ghiaccio, lasciata alla discrezionalità dell'amministrazione dalla raccomandazione 2⁽¹⁾, non è autorizzata.

Regola 9: Prove di stabilità

Paragrafo 2

Se una nave subisce delle modifiche tali da variare la sua condizione di dislocamento leggero e la posizione del suo centro di gravità, essa deve essere sottoposta ad una nuova prova di stabilità, se l'amministrazione lo reputa necessario, e le relative informazioni sulla stabilità devono essere rivedute. Se tuttavia la variazione del dislocamento leggero supera del 2 % il dislocamento leggero iniziale e non è possibile dimostrare per mezzo di calcoli che la nave continua a rispettare i criteri di stabilità, essa dovrà essere sottoposta ad una nuova prova di stabilità.

Regola 12: Altezza di prora

L'altezza di prora della nave deve essere giudicata sufficiente per impedire un eccessivo imbarco d'acqua.

Per le navi che prestano servizio in aree ristrette a non più di 10 miglia dalla costa, l'altezza minima della prora è determinata dall'amministrazione tenuto conto delle condizioni atmosferiche stagionali, dell'ambiente marino previsto per le operazioni, del tipo di nave e delle modalità di servizio.

Per le navi che prestano servizio in tutte le altre aree:

- 1) Nei casi in cui durante le operazioni di pesca il pescato debba venire stivato attraverso i boccaporti, situati su un ponte di lavoro all'aperto a prua delle tughe o delle sovrastrutture, l'altezza minima di prora deve essere calcolata secondo il metodo di cui alla raccomandazione 4 dell'allegato 3 dell'atto finale della conferenza di Torremolinos.
- 2) Nei casi in cui durante le operazioni di pesca il pescato debba venire stivato attraverso i boccaporti, situati su un ponte di lavoro all'aperto protetto da tughe o sovrastrutture, l'altezza minima di prora deve essere conforme alla regola 39 dell'allegato I della convenzione internazionale del bordo libero del 1966, ma non può essere inferiore a 2 000 mm. A tale scopo si deve tenere conto dell'immersione d'esercizio massima ammissibile e non del bordo libero estivo assegnato.

Regola 14: Compartimentazione e stabilità in caso di avaria

Le navi di lunghezza pari o superiore a 100 m che trasportano 100 o più persone, devono poter restare a galla con una stabilità positiva dopo l'allagamento di un compartimento qualsiasi, supposto aver subito un'avaria, tenuto conto del tipo di nave, del servizio cui è destinata e della zona prevista di impiego⁽²⁾. I calcoli devono essere effettuati conformemente agli orientamenti menzionati nella nota.

⁽¹⁾ Per le aree marittime dove può verificarsi accumulo di ghiaccio e per le quali si propone una modifica, cfr. gli orientamenti relativi all'accumulo di ghiaccio (Guidance Relating to Ice Accretion contained) di cui alla raccomandazione 2 dell'allegato 3 all'atto finale della Conferenza di Torremolinos.

⁽²⁾ Cfr. gli orientamenti relativi alla compartimentazione e alla stabilità in situazione di avaria di cui alla raccomandazione 5 dell'allegato 3 dell'atto finale della conferenza di Torremolinos.

▼ **M2****CAPITOLO IV: INSTALLAZIONI ELETTRICHE E MACCHINARIO.
LOCALI MACCHINE SENZA GUARDIA CONTINUA****Regola 3: Disposizioni generali**

Paragrafo 1

L'apparato motore principale, i dispositivi di comando, le tubazioni di vapore, i circuiti del combustibile liquido e dell'aria compressa, gli impianti elettrici e di refrigerazione; i macchinari ausiliari, le caldaie ed altri recipienti a pressione; le tubazioni e i dispositivi di pompaggio; i mezzi di governo e gli ingranaggi; gli alberi motore e gli accoppiamenti per la trasmissione della potenza devono essere concepiti, costruiti, provati, installati e mantenuti in buone condizioni conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. Questi macchinari ed apparecchiature così come i mezzi di sollevamento, i verricelli, le apparecchiature per il maneggio ed il trattamento del pesce devono essere protetti allo scopo di ridurre al minimo il rischio di danni alle persone presenti a bordo. Particolare attenzione deve essere prestata alle parti in movimento, alle superfici riscaldate e ad altre fonti di rischio.

Paragrafo 7

L'amministrazione deve assicurarsi che le regole 16, 17 e 18 vengano messe in opera ed applicate in maniera uniforme e in conformità con le norme di un organismo riconosciuto⁽¹⁾.

Paragrafo 9

Devono essere prese misure, a soddisfazione dell'amministrazione, per assicurare il corretto funzionamento di tutte le apparecchiature, in tutte le condizioni di esercizio, inclusa la manovra; devono essere altresì previste disposizioni, conformemente alle norme di un organismo riconosciuto, per l'effettuazione di regolari ispezioni e prove di routine destinate ad accertare che le apparecchiature continuino a funzionare correttamente.

Paragrafo 10

Le navi devono essere provviste di documenti conformi alle norme di un organismo riconosciuto e attestanti la loro idoneità a funzionare con locali macchine senza guardia continua.

Regola 6: Caldaie a vapore, sistemi di alimentazione e tubazioni di vapore

Paragrafo 1

Tutte le caldaie a vapore e tutti i generatori di vapore non direttamente alimentati devono essere dotati di almeno due valvole di sicurezza di adeguata portata. Tuttavia, l'amministrazione può, avuto riguardo al rendimento o a qualsiasi altra caratteristica della caldaia a vapore o del generatore di vapore non direttamente alimentato, autorizzare conformemente alle norme di un organismo riconosciuto l'installazione di una sola valvola di sicurezza se ritiene che questa protezione contro il pericolo di sovrappressione sia sufficiente.

Regola 8: Comando dell'apparato motore della timoneria

Paragrafo 1, lettera b)

Quando è l'apparato motore è telecomandato dalla timoneria, devono essere applicate le seguenti disposizioni: il comando a distanza previsto alla lettera a) deve essere effettuato per mezzo di un dispositivo conforme alle norme di un organismo riconosciuto e, se necessario, dispositivi atti a prevenire un sovraccarico dell'apparato motore;

Regola 10: Disposizioni concernenti il combustibile liquido, l'olio di lubrificazione ed altri oli infiammabili

Paragrafo 4

Le tubolature del combustibile che, in caso di guasto, consentissero fughe di combustibile da una cisterna, da una cassa di decantazione o da una cassa di servizio, ubicate sopra il doppio fondo, devono essere munite di rubinetti o

⁽¹⁾ Cfr. anche la raccomandazione della Commissione elettrotecnica internazionale (CEI) e in particolare la pubblicazione 92 relativa agli impianti elettrici a bordo delle navi.

▼ **M2**

valvole collegate alla cisterna in questione in modo che nel caso si verifichi un incendio nel locale in cui si trovano le casse i rispettivi rubinetti o valvole possano essere chiusi dall'esterno del locale interessato. Nel caso particolare di depositi ubicati in una qualunque galleria d'asse, in una galleria di tubi o in un locale dello stesso genere, devono essere sistemate su di essi delle valvole ma nel caso di incendio la manovra di chiusura può essere effettuata per mezzo di valvole aggiuntive sistemate sulle tubazioni, all'esterno della galleria o del locale dello stesso genere. Se queste valvole aggiuntive sono sistemate nel locale macchine, esse devono poter essere comandate dall'esterno di tale locale.

Paragrafo 7, lettera a)

Le tubazioni del combustibile liquido nonché le relative valvole ed accessori devono essere di acciaio o di altro materiale equivalente, benché sia ammesso un uso limitato di tubi flessibili. Tali tubi e gli accessori previsti alle loro estremità devono essere di adeguata robustezza ed essere costruiti con materiali approvati resistenti al fuoco o avere rivestimenti del pari resistenti al fuoco conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. I tubi flessibili vengono installati secondo la circolare IMO MSC.Circ.647 sugli orientamenti per minimizzare le perdite nei sistemi contenenti liquidi infiammabili (Guidelines to minimise leakages from flammable liquid systems).

Paragrafo 10

I mezzi adottati per la conservazione, la distribuzione e l'utilizzazione dell'olio di lubrificazione sotto pressione devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto. I mezzi adottati nei locali macchine di categoria A e, se possibile, negli altri locali macchine, devono almeno corrispondere alle disposizioni dei paragrafi 1, 3, 6 e 7, nonché, ove necessario, conformemente alle norme di un organismo riconosciuto, alle disposizioni dei paragrafi 2 e 4. L'utilizzazione di visori di flusso negli impianti di lubrificazione non è tuttavia esclusa, a condizione che sia dimostrato a seguito di prova che il loro grado di resistenza al fuoco sia adeguato.

Paragrafo 11

I mezzi adottati per l'immagazzinamento, la conservazione, la distribuzione e l'utilizzazione degli oli infiammabili (diversi da quelli previsti dal paragrafo 10), destinati ad un impiego sotto pressione negli impianti di trasmissione di energia, di comando, di attivazione e di riscaldamento devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto. Nei luoghi in cui sono presenti fonti suscettibili di infiammarsi, tali mezzi devono almeno corrispondere alle disposizioni dei paragrafi 2 e 6 nonché a quelle dei paragrafi 3 e 7, quanto a robustezza di costruzione.

Regola 12: Protezione contro il rumore

Devono essere adottate misure per ridurre gli effetti del rumore sul personale che si trova nei locali macchine ai livelli del codice IMO relativo al livello acustico a bordo delle navi (Code on Noise Levels on Board Ships)⁽¹⁾.

Regola 13: Mezzi di governo

Paragrafo 1

Le navi sono provviste di un mezzo di governo principale e di un mezzo ausiliario di manovra del timone conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. Il mezzo di governo principale ed il mezzo ausiliario di manovra del timone devono essere sistemati, per quanto possibile e ragionevole, in maniera tale che il mancato funzionamento di uno di essi non renda inutilizzabile l'altro.

Regola 16: Fonte principale di energia elettrica

Paragrafo 1, lettera a)

Ogni nave, sulla quale l'energia elettrica costituisce mezzo per azionare i sistemi ausiliari indispensabili per la propulsione e la sicurezza della stessa, deve essere provvista di almeno due gruppi elettrogeni uno dei quali può essere azionato dal motore principale. Sono consentiti altri dispositivi idonei a fornire una potenza elettrica equivalente.

⁽¹⁾ Il codice relativo al livello acustico a bordo delle navi adottato dall'IMO con la risoluzione A.468(XII) il 19 novembre 1981.

▼ **M2****CAPITOLO V: PROTEZIONE CONTRO L'INCENDIO, RILEVAZIONE ED ESTINZIONE DELL'INCENDIO E LOTTA CONTRO L'INCENDIO****Regola 1: Disposizioni generali**

Lettera c)

Metodo IIIF: installazione di un impianto automatico di allarme e di rilevazione in tutti i locali in cui si reputa che un incendio possa avere origine, generalmente senza alcuna restrizione circa il tipo delle paratie divisionali interne, a condizione, tuttavia, che la superficie di qualsiasi locale o locali, delimitata da divisioni di classe «A» o «B», non sia in nessun caso superiore a 50 m². Tuttavia, l'amministrazione può aumentare questa superficie fino a 75 m² per i locali pubblici.

Regola 2: Definizioni

Paragrafo 1

Per «materiale incombustibile» si intende un materiale che non brucia né esala vapori infiammabili in quantità sufficienti da innescare l'autocombustione a una temperatura di circa 750 °C. Questa proprietà è determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code) ⁽¹⁾. Ogni altro materiale è da considerarsi «materiale combustibile».

Il paragrafo 2 viene così modificato:

«Prova standard del fuoco»: prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo. La metodologia delle prove deve essere conforme al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 3 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia o di ponte per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 4 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 6 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 9

Per «limitata capacità di propagazione della fiamma» si intende che la superficie descritta limita in maniera adeguata la propagazione delle fiamme. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 4: Paratie situate all'interno di locali d'alloggio e di servizio

Paragrafo 4

Metodo IIIF: la costruzione delle paratie che, ai sensi della presente regola o di altre regole della presente parte, non devono essere divisioni di classe «A» o «B» non è soggetta a nessuna restrizione. In nessun caso la superficie di un locale di alloggio o di un gruppo di locali di alloggio delimitato da divisioni

⁽¹⁾ Il codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco (codice FTP), adottato dal comitato per la sicurezza marittima dell'IMO con la risoluzione MSC.61(67).

▼ M2

continue di classe «A» o «B» deve superare i 50 m², tranne nel caso particolare in cui paratie di classe «C» sono richieste in conformità della tabella 1 della regola 7. Tuttavia, l'amministrazione può aumentare questa superficie fino a 75 m² per i locali pubblici.

Regola 7: Integrità al fuoco delle paratie e dei ponti

Ultima nota alle tabelle

(*) Quando nella tabella figura un asterisco, la divisione deve essere di acciaio o di materiale equivalente senza dover essere di classe «A».

Quando un ponte viene forato per il passaggio di cavi elettrici, tubi e condutture di ventilazione i fori devono essere resi stagni al passaggio di fiamme e fumo.

Regola 8: Particolari di costruzione

Paragrafo 3, metodi IF, IIF e IIIF

a) Salvo nei locali da carico e nei compartimenti frigoriferi di locali di servizio, i materiali isolanti devono essere incombustibili. Gli schermi antivapore ed i materiali adesivi utilizzati per l'isolamento dei sistemi di distribuzione dei fluidi freddi nonché per l'isolamento degli accessori delle tubazioni non è necessario che siano incombustibili, ma devono essere usati nella quantità più piccola possibile e la loro superficie esposta deve possedere un grado di resistenza alla fiamma conformemente a quanto stabilito dal codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code). Nei locali ove è possibile che penetrino prodotti petroliferi, la superficie del materiale isolante deve essere stagna agli idrocarburi ed ai relativi vapori degli idrocarburi.

Regola 9: Impianti di ventilazione

Paragrafo 1, lettera a)

Le condotte di ventilazione devono essere di materiale incombustibile. Tuttavia, le condotte la cui lunghezza non supera in generale i 2 m e la cui sezione non supera gli 0,02 m² non è necessario che siano di materiale incombustibile, a condizione che siano soddisfatte le seguenti disposizioni:

i) tali condotte devono essere di un materiale che abbia un basso rischio di incendio, determinato conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 11: Disposizioni varie

Paragrafo 2

Le pitture, vernici ed altri prodotti di finitura utilizzati sulle superfici interne visibili non devono sviluppare in grande quantità fumi, gas o vapori tossici. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 12: Immagazzinaggio delle bombole a gas e di altri prodotti pericolosi

Paragrafo 4

Nei compartimenti utilizzati per l'immagazzinaggio di liquidi altamente infiammabili o di gas liquefatti non possono essere autorizzati impianti ed attrezzature elettriche salvo se indispensabile per le necessità del servizio all'interno dei predetti compartimenti. Quando sono installate attrezzature elettriche, esse devono appartenere a un tipo di sicurezza certificata ed essere conformi alle disposizioni pertinenti della norma internazionale CEI 79 «Electrical apparatus for explosive gas atmospheres». Le sorgenti di calore devono essere tenute lontane da tali locali; pannelli con la scritta «Vietato fumare» e «Vietate le fiamme libere» devono essere piazzati in posti ben visibili.

Regola 13: Mezzi di sfuggita

Paragrafo 1

In tutti i locali di alloggio e nei locali in cui normalmente presta servizio l'equipaggio, esclusi i locali macchine, devono essere sistemate scale e scalette, in modo da assicurare un mezzo di sfuggita rapido verso il ponte scoperto e, di

▼ **M2**

qui, verso le imbarcazioni e le zattere di salvataggio. In particolare, relativamente a tali locali:

- e) la continuità dei mezzi di sfuggita deve essere a soddisfazione dell'amministrazione. Le scale e i corridoi impiegati come mezzi di sfuggita devono avere una larghezza effettiva di almeno 700 mm ed essere dotati di corrimano almeno su un lato. I vani porta che danno accesso a una scala devono avere una larghezza effettiva di almeno 700 mm.

Paragrafo 2

Tutti i locali macchine di categoria A devono essere provvisti di due mezzi di sfuggita costituiti:

- a) da due gruppi di scalette d'acciaio, distanziati tra loro il più possibile e terminanti con porte, anch'esse tra loro distanziate, sistemate nella parte superiore del locale e dalle quali sia possibile accedere al ponte scoperto. In linea generale, una di tali scalette deve offrire una protezione continua contro il fuoco a partire dalla parte bassa del locale e fino a una posizione sicura, situata al di fuori del locale. L'amministrazione, tuttavia, può non richiedere una simile protezione se, tenuto conto della particolare disposizione o delle dimensioni del locale macchine, esiste un mezzo di sfuggita sicuro dalla parte bassa del locale. Tale protezione deve essere di acciaio, isolata secondo la norma della classe «A-60» ed essere dotata di una porta d'acciaio di classe «A-60» a chiusura automatica nella parte bassa del locale; o

Regola 14: Impianti di estinzione ad acqua spruzzata, di segnalazione e localizzazione di incendio (Metodo IIF)

Paragrafo 11

Per ciascuna sezione deve essere previsto un numero di testine spruzzatrici di ricambio.

I ricambi devono includere tutti i tipi e le qualità installate sulla nave nella quantità seguente:

- meno di 100 testine spruzzatrici: 3 testine spruzzatrici di ricambio,
- meno di 300 testine spruzzatrici: 6 testine spruzzatrici di ricambio,
- da 300 a 1 000 testine spruzzatrici: 12 testine spruzzatrici di ricambio.

Regola 15: Impianto automatico di segnalazione e di rilevazione d'incendio (Metodo III F)

Paragrafo 4

L'impianto deve entrare in funzione sotto l'effetto di un aumento anormale della temperatura dell'aria e di una anormale concentrazione di fumo o di altri fattori indicanti un inizio di incendio in uno qualunque dei locali protetti. Gli impianti che reagiscono alle variazioni di temperatura dell'aria devono entrare in funzione ad una temperatura non inferiore a 54 °C e non superiore a 78 °C quando l'aumento della temperatura fino ai livelli indicati non superi 1 °C al minuto. L'amministrazione può aumentare la temperatura alla quale l'impianto entra in funzione fino a 30 °C al di sopra della temperatura massima a cielo dei locali essiccatoi o di analoghi locali nei quali la temperatura ambiente è di norma elevata. I dispositivi che reagiscono ad una concentrazione di fumo devono entrare in funzione quando l'intensità di un raggio luminoso diminuisce. Tali dispositivi devono essere certificati per entrare in funzione prima che la densità del fumo superi il 12,5 % di oscuramento per metro, ma non prima che la densità del fumo superi il 2 % di oscuramento per metro. L'amministrazione può accettare altri sistemi di entrata in funzione che abbiano la stessa efficacia. L'impianto di rivelazione non deve essere utilizzato per altro scopo che non sia la rivelazione di un incendio.

Regola 17: Pompe da incendio

Paragrafo 2

Se il verificarsi di un incendio in un qualsiasi compartimento rischia di mettere fuori uso le pompe da incendio, deve essere previsto un altro mezzo di rifornimento dell'acqua necessaria per la lotta antincendio. A bordo delle navi di lunghezza uguale o superiore a 75 m, tale mezzo alternativo deve consistere in una pompa di emergenza fissa, indipendente. Tale pompa di emergenza deve essere di potenza tale da fornire due getti d'acqua a una pressione minima di 0,25 N/mm².

▼ **M2****Regola 20: Estintori**

Paragrafo 2

1. Per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità.
2. Per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità.
3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

Paragrafo 4

Gli estintori devono essere esaminati annualmente da un esperto autorizzato dall'amministrazione. Ogni estintore deve recare un segno che indichi che è stato esaminato. Tutti i contenitori di estintori a pressione permanente e i flaconi propellenti degli estintori non pressurizzati devono subire ogni 10 anni un test della pressione idraulica.

Regola 21: Estintori portatili nelle stazioni di comando, nei locali alloggio e nei locali di servizio

Paragrafo 2

1. Per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità.
2. Per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità.
3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

Regola 24: Equipaggiamento per vigili del fuoco

Paragrafo 1

A bordo devono essere sistemati almeno due equipaggiamenti per vigili del fuoco, che devono essere conformi al codice IMO per i sistemi di sicurezza anti-incendio (IMO Fire Safety Systems Code), capitolo III, regola 2.1, paragrafi 2.1.1 e 2.1.2. Per ogni dispositivo di respirazione richiesto devono essere previste due cariche di ricambio.

Regola 25: Piani per la difesa contro il fuoco

Un piano per la difesa contro il fuoco deve essere esposto permanentemente. I contenuti di tale piano devono essere conformi alla risoluzione IMO A.654(16) relativa ai simboli grafici per i piani di difesa contro il fuoco (Graphical symbols for fire control plans) e alla risoluzione IMO A.756(18) relativa agli orientamenti da fornire congiuntamente ai piani di difesa contro il fuoco (Guidelines on the information to be provided with fire control plans).

Regola 28: Protezione strutturale contro il fuoco

Paragrafo 2, lettera a)

Sulle navi il cui scafo è in materiale incombustibile, i ponti e le paratie che separano i locali macchine di categoria «A» dai locali di alloggio, locali di servizio o dalle stazioni di comando devono essere di classe «A-60» quando i locali macchine di categoria «A» non sono provvisti di un impianto fisso di estinzione incendi e di classe «A-30» quando un tale impianto vi sia sistemato. I ponti e le paratie che separano gli altri locali macchine dai locali di alloggio, da quelli di servizio o dalle stazioni di comando devono essere di classe «A-0».

I ponti e le paratie che separano le stazioni di comando dai locali di alloggio e da quelli di servizio devono essere di classe «A» in conformità con le tabelle 1 e 2 della regola 7 del presente capitolo; l'amministrazione può tuttavia autorizzare la sistemazione di paratie di classe «B-15» per separare ad esempio la cabina del capitano dalla timoneria, se tali locali sono considerati parte della timoneria.

▼ **M2****Regola 31: Disposizioni varie**

Paragrafo 1

Le superfici visibili situate nei locali di alloggio, di servizio, nelle stazioni di comando, nei corridoi e nei cofani delle scale e le superfici nascoste dietro paratie, soffittature, pannellature e rivestimenti nei locali di alloggio, di servizio, e nelle stazioni di comando devono avere una limitata attitudine alla propagazione della fiamma, determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 3

Le pitture, vernici ed altri prodotti di finitura utilizzati sulle superfici interne visibili non devono sviluppare in gran quantità fumi, gas o vapori tossici. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 32: Immagazzinaggio delle bombole di gas e di altri prodotti pericolosi

Paragrafo 4

Nei compartimenti utilizzati per l'immagazzinaggio di liquidi altamente infiammabili o di gas liquefatti non possono essere autorizzati impianti ed attrezzature elettriche salvo se indispensabile per le necessità del servizio all'interno dei predetti compartimenti. Quando sono installate attrezzature elettriche, esse devono appartenere a un tipo di sicurezza certificata ed essere conformi alle disposizioni pertinenti della norma internazionale CEI 79 «Electrical apparatus for explosive gas atmospheres». Le sorgenti di calore devono essere tenute lontane da tali locali; pannelli con la scritta «Vietato fumare» e «Vietate le fiamme libere» devono essere piazzati in posti ben visibili.

Regola 38: Estintori

Paragrafo 2

1. Ad eccezione dei casi menzionati al paragrafo 2 per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità.
2. Per le navi di lunghezza inferiore a 45 m e per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità.
3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

Paragrafo 4

Gli estintori devono essere esaminati annualmente da un esperto autorizzato dall'amministrazione. Ogni estintore deve recare un segno che indichi che è stato esaminato. Tutti i contenitori di estintori a pressione permanente e i flaconi propellenti degli estintori non pressurizzati devono subire ogni 10 anni un test della pressione idraulica.

Regola 39: Estintori portatili nelle stazioni di comando, nei locali alloggio e nei locali di servizio

Paragrafo 2

1. Ad eccezione dei casi menzionati al paragrafo 2 per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità.
2. Per le navi di lunghezza inferiore a 45 m e per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità.
3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

▼ **M2****Regola 41: Equipaggiamento per vigili del fuoco**

Per le navi di lunghezza superiore a 45 m, a bordo devono essere sistemati almeno due equipaggiamenti per vigili del fuoco, che devono essere conformi al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code), capitolo III, regola 2.1, paragrafi 2.1.1 e 2.1.2.

Per ogni dispositivo di respirazione richiesto devono essere previste due cariche di ricambio.

Regola 42: Piani per la difesa contro gli incendi

Un piano per la difesa contro il fuoco deve essere esposto permanentemente.

I contenuti di tale piano devono essere conformi alla risoluzione IMO A.654(16) relativa ai simboli grafici per i piani di difesa contro il fuoco (Graphical symbols for fire control plans) e alla risoluzione IMO A.756(18) relativa agli orientamenti da fornire congiuntamente ai piani di difesa contro il fuoco (Guidelines on the information to be provided with fire control plans).

L'amministrazione può dispensare da questa prescrizione le navi di lunghezza inferiore a 45 m.

CAPITOLO VI: PROTEZIONE DELL'EQUIPAGGIO**Regola 3: Parapetti e ringhiere**

Paragrafo 2

La distanza verticale minima tra il massimo galleggiamento di esercizio ed il punto più basso del parapetto, o il bordo del ponte di lavoro nel caso di ringhiere, deve assicurare una adeguata protezione dell'equipaggio contro l'imbarco di acqua sul ponte, tenuto conto degli stati del mare e delle condizioni meteorologiche nelle quali la nave può operare, le zone di operazione, il tipo della nave ed il suo metodo di pesca. Il bordo libero misurato a centro nave dal bordo del ponte di lavoro dal quale si effettuano le operazioni di pesca non deve essere inferiore a 300 mm o inferiore al bordo libero corrispondente alla massima immersione di esercizio ammissibile, se questo è più elevato. Per le navi con ponti di lavoro protetti e disposti in modo tale che l'acqua non possa penetrare negli spazi di lavoro protetti non è previsto un bordo libero minimo, se non quello corrispondente alla massima immersione di esercizio ammissibile.

Regola 4: Scale e scalette

Per la sicurezza dell'equipaggio, devono essere sistemate scale e scalette di adeguate dimensioni e robustezza, munite di mancorrenti e di gradini antidiscivolivi in conformità delle norme ISO pertinenti.

CAPITOLO VII: MEZZI DI SALVATAGGIO**Regola 3: Valutazione, prova ed approvazione dei mezzi di salvataggio**

Paragrafo 2

Prima di concedere la propria approvazione, l'amministrazione deve assicurarsi che i mezzi di salvataggio vengano sottoposti a prove per confermare la loro conformità con le prescrizioni del presente capitolo, conformemente con le disposizioni della direttiva 96/98/CE del Consiglio⁽¹⁾ sull'equipaggiamento marittimo, contenente le raccomandazioni dell'IMO relativo alla prova dei mezzi di salvataggio.

Paragrafo 6

I mezzi di salvataggio prescritti nel presente capitolo, per i quali la parte C non contiene la descrizione delle caratteristiche, devono essere a soddisfazione dell'amministrazione, tenuto conto della descrizione delle caratteristiche di cui al capitolo III della convenzione Solas del 1974 modificata e nel codice internazionale IMO per le procedure dei mezzi di salvataggio (IMO International Life-Saving Appliance Code).

⁽¹⁾ GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

▼ M2**Regola 6: Disponibilità e sistemazione dei mezzi di salvataggio collettivo e dei battelli di emergenza**

Paragrafo 4, lettera a)

Ogni mezzo collettivo di salvataggio deve essere sistemato:

- in modo che il mezzo e i dispositivi di sistemazione non interferiscano con la manovra di messa a mare di qualsiasi altro mezzo collettivo di salvataggio in qualsiasi altra zona per la messa a mare,
- quanto più vicino possibile alla superficie dell'acqua, compatibilmente con i criteri di sicurezza e di praticità, e, nel caso non si tratti di zattere destinate ad essere gettate a mare, in posizione tale che, nella posizione di imbarco, non si trovi a meno di 2 m al di sopra della linea di galleggiamento quando la nave è a carico massimo, l'assetto è sfavorevole fino a 10° e lo sbandamento giunge a 20° su uno qualsiasi dei bordi o fino all'angolo al quale il ponte scoperto si trova immerso, se tale angolo è inferiore,
- sia in condizioni da essere sempre pronto all'uso in modo che due membri dell'equipaggio possano prepararlo per l'imbarco di persone e la messa a mare in meno di 5 minuti,
- sia pienamente equipaggiato come prescritto nel presente capitolo.

Regola 23: Battelli di emergenza

Paragrafo 1, lettera b)

I battelli di emergenza possono essere rigidi o gonfiabili o di tipo misto e devono:

- i) essere di lunghezza non inferiore a 3,8 m e non superiore a 8,5 m, salvo per le navi di lunghezza inferiore a 45 m a bordo delle quali, a causa delle dimensioni o per altre ragioni che rendano irragionevole o impossibile l'utilizzo, l'amministrazione può accettare battelli di emergenza di lunghezza minore purché non inferiore a 3,3 m;
- ii) essere in grado di trasportare almeno cinque persone sedute e una sdraiata, oppure, per le navi di lunghezza inferiore a 45 m con battelli di emergenza di lunghezza inferiore a 3,8 m, essere in grado di trasportare almeno quattro persone sedute e una sdraiata.

Paragrafo 1, lettera c)

Il numero di persone che un battello di emergenza può essere autorizzato a trasportare è determinato dall'amministrazione mediante una prova a persone sedute. La capacità minima di trasporto deve essere calcolata ai sensi della regola 23, paragrafo 1, lettera b), punto ii). I posti a sedere, salvo quello del timoniere, possono essere sul pavimento della barca. I posti a sedere non devono trovarsi sul capo di banda, sullo specchio di poppa o sui galleggianti gonfiabili disposti sui lati dell'imbarcazione.



ALLEGATO II

Adeguamento delle disposizioni dei capitoli IV, V, VII e IX dell'allegato al protocollo di Torremolinos a norma dell'articolo 3, paragrafo 4, di quest'ultimo da applicare alle navi da pesca nuove di lunghezza uguale o superiore a 24 metri

CAPITOLO IV: INSTALLAZIONI ELETTRICHE E MACCHINE, LOCALI MACCHINE SENZA GUARDIA CONTINUA

Regola 1: Applicazione

Il testo è modificato come segue:

«Salvo disposizioni contrarie, il presente capitolo si applica alle navi da pesca nuove di lunghezza uguale o superiore a 24 metri.»

Regola 7: Comunicazioni tra la timoneria ed il locale macchine

Al testo originario è aggiunta la seguente modifica:

«Le navi devono essere dotate di due mezzi di comunicazione separati ... Uno di questi mezzi deve essere un telegrafo di macchina; tuttavia l'amministrazione può autorizzare, per le navi di lunghezza inferiore a 45 metri, i cui apparati motore sono comandati direttamente dalla timoniera, l'installazione di mezzi di comunicazione diversi dal telegrafo di macchina.»

Regola 8: Comando dell'apparato motore dalla timoneria

Al paragrafo 1, lettera d), è aggiunto il seguente testo:

«... sala di comando delle macchine. Sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri, l'amministrazione può consentire che la stazione di comando del locale macchine sia costituita da una stazione di emergenza, purché i dispositivi di controllo e di comando nella timoneria siano soddisfacenti.»

Regola 16: Sorgente principale di energia elettrica

Al paragrafo 1, lettera b), è aggiunto il seguente testo:

«... arresto di uno qualunque dei gruppi. Tuttavia, sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri, in caso di arresto di uno qualunque dei gruppi elettrogeni, è sufficiente che siano assicurati i servizi indispensabili per la propulsione e la sicurezza della nave.»

Regola 17: Sorgente di emergenza di energia elettrica

Al paragrafo 6 è aggiunto il seguente testo:

«Le batterie di accumulatori installate in base alla presente regola, eccettuate quelle installate per il funzionamento del trasmettitore e ricevitore radio a bordo delle navi di lunghezza inferiore a 45 metri, devono essere installate ...»

Regola 22: Impianto di allarme

Al paragrafo 2, lettera a) è aggiunto il seguente testo:

«Detto impianto ... segnale di allarme. Tuttavia, nelle navi di lunghezza inferiore a 45 metri, l'amministrazione può consentire che l'impianto sia in grado di indicare, con segnali sonori e luminosi, il funzionamento di ciascun segnale di allarme soltanto in timoneria.»

Al paragrafo 2, lettera b) è aggiunto il seguente testo:

«Sulle navi di lunghezza uguale o superiore a 45 metri, l'impianto di allarme deve essere collegato ...»

Al paragrafo 2, lettera c) è aggiunto il seguente testo:

«Sulle navi di lunghezza uguale o superiore a 45 metri, un dispositivo di segnalazione per i meccanici ...»

▼B

CAPITOLO V: **PROTEZIONE CONTRO L'INCENDIO, RILEVAZIONE ED ESTINZIONE DELL'INCENDIO E LOTTA CONTRO L'INCENDIO**

Regola 2: Definizioni

Il paragrafo 14, lettera b) è modificato come segue:

«... di almeno 375 kilowatt ...»

PARTE C

Il titolo viene sostituito dal seguente testo:

«PARTE C — MISURE DI PROTEZIONE ANTINCENDIO APPLICABILI ALLE NAVI DI LUNGHEZZA UGUALE O SUPERIORE A 24 METRI MA INFERIORE A 60 METRI»

Regola 35: Pompe da incendio

Inserire il seguente paragrafo:

«In deroga alla regola V/35, paragrafo 1, devono essere sempre installate almeno due pompe da incendio.»

Aggiungere al paragrafo 8:

«o a 25 m³/h, se maggiore.»

Regola 40: Impianti di estinzione incendi nei locali macchine

Il paragrafo 1, lettera a) è modificato come segue:

«... non minore di 375 kilowatt...»

CAPITOLO VII: **MEZZI DI SALVATAGGIO**

Regola 1: Applicazione

Il paragrafo 1 è modificato come segue:

«Salvo disposizioni contrarie, il presente capitolo si applica alle navi da pesca nuove di lunghezza uguale o superiore a 24 metri.»

Regola 5: Numero e tipo dei mezzi di salvataggio collettivo e dei battelli di emergenza

1) L'inizio del paragrafo 3 è modificato come segue:

«Le navi di lunghezza inferiore a 75 metri, ma uguale o superiore a 45 metri, devono avere:»

2) È aggiunto un nuovo paragrafo 3 bis:

«3 bis. Le navi di lunghezza inferiore a 45 metri devono avere:

a) imbarcazioni e/o zattere di capacità totale sufficiente ad accogliere almeno il 200 % del numero totale delle persone a bordo. Di tali imbarcazioni e/o zattere, un numero sufficiente ad accogliere almeno tutte le persone a bordo deve poter essere messo a mare da un lato o dall'altro della nave;

b) un battello di emergenza, a meno che l'amministrazione lo ritenga non indispensabile avuto riguardo alle dimensioni ed alla manovrabilità della nave, alla vicinanza dei mezzi di ricerca e di salvataggio e dei sistemi di avviso meteorologici, nonché al fatto che la nave è impiegata in zone non colpite da cattivo tempo o in attività stagionali.»

3) Al paragrafo 4 è aggiunto il seguente testo:

«Invece di soddisfare i requisiti dei paragrafi 2, lettera a), 3, lettera a) e 3 bis, lettera a) le navi possono avere ...»

Regola 10: Salvagenti anulari

1) Il paragrafo 1, lettera b) è modificato come segue:

«sei salvagenti anulari sulle navi di lunghezza inferiore a 75 metri, ma uguale o superiore a 45 metri;»

2) È inserito un nuovo paragrafo 1, lettera c):

«c) quattro salvagenti anulari sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri.»

▼B**Regola 13: Apparecchi radio per mezzi di salvataggio**

È inserito il seguente paragrafo 1 bis:

«1 bis. Tuttavia, per le navi di lunghezza inferiore a 45 metri, il numero di tali apparecchi può essere ridotto a due, se l'amministrazione ritiene superfluo trasportarne tre, tenuto conto della zona in cui opera la nave e del numero di persone a bordo;».

Regola 14: Radar transponder

Alla fine è aggiunto il seguente testo:

«... in ogni imbarcazione di salvataggio. Tutte le navi di lunghezza inferiore a 45 metri devono essere dotate di almeno un radar transponder.»

CAPITOLO IX: RADIOCOMUNICAZIONI**Regola 1: Applicazione**

Il paragrafo 1, prima frase è modificato come segue:

«Salvo espresse disposizioni contrarie, il presente capitolo si applica alle navi nuove di lunghezza uguale o superiore a 24 metri e a quelle esistenti di lunghezza uguale o superiore a 45 metri.»

▼M1**Regola 7: Apparecchiature radio — zona marittima A1**

È inserito il nuovo paragrafo 4:

«Fatto salvo il disposto della regola 4, lettera a), l'amministrazione può esentare le navi da pesca nuove di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, ma inferiore a 45 metri che operano esclusivamente nella zona marittima A1, dalle prescrizioni di cui alla regola 6, paragrafo 1, lettera f), e alla regola 7, paragrafo 3, a condizione che siano provviste di un impianto radio VHF, come prescritto alla regola 6, paragrafo 1, lettera a), nonché di un impianto radio VHF che utilizza il sistema di chiamata selettiva numerica (DSC) per la trasmissione di richieste di soccorso da nave a terra, come disposto dalla regola 7, paragrafo 1, lettera a).».



ALLEGATO III

Disposizioni regionali e locali (articolo 3, paragrafo 3 e articolo 4, paragrafo 1)**A. Disposizioni applicabili alle regioni «settentrionali»**1. *Area geografica di applicazione*

Salvo disposizioni contrarie, le acque situate a settentrione del confine indicato nella carta annessa al presente allegato, escluso il Mar Baltico. Tale confine corrisponde al seguente tracciato: 62° parallelo Nord a partire dalla costa occidentale della Norvegia fino al 4° di longitudine Ovest; da lì al 4° meridiano Ovest fino al 60°30' di latitudine Nord; da lì 60°30' di latitudine Nord fino ai 5° di longitudine Ovest; da lì 5° meridiano Ovest fino a 60° di latitudine Nord; da lì 60° parallelo Nord fino ai 15° di longitudine Ovest; da lì 15° meridiano Ovest fino ai 62° di latitudine Nord; da lì 62° parallelo Nord fino ai 27° di longitudine Ovest; da lì 27° meridiano Ovest fino ai 59° di latitudine Nord e da lì 59° parallelo Nord verso occidente.

2. *Definizioni*

«Ghiaccio galleggiante pesante» è il ghiaccio galleggiante che ricopre almeno 8/10 della superficie marina.

3. *Regola III/7, paragrafo 1 (Condizioni di servizio)*

In aggiunta alle specifiche condizioni di servizio di cui alla regola III/7, paragrafo 1, devono essere considerate anche le seguenti condizioni di servizio:

- e) la condizione di servizio b), c) o d), a seconda di quale garantisca i valori meno elevati dei parametri di stabilità definiti nella regola 2, è calcolata tenendo conto della tolleranza per l'accumulo di ghiaccio, secondo le prescrizioni della regola III/8;
- f) per i pescherecci a cianciolo: partenza dalla zona di pesca con attrezzature di pesca, senza pescato e con il 30 % dei rifornimenti di generi di consumo, combustibile, ecc., ivi compresa la tolleranza per l'accumulo di ghiaccio, in conformità delle prescrizioni della regola III/8.

4. *Regola III/8 (Accumulo di ghiaccio)*

I requisiti specifici della regola III/8 e gli orientamenti specifici contenuti nella raccomandazione 2 della conferenza di Torremolinos si applicano all'interno della regione interessata, vale a dire anche al di fuori dei confini indicati nella carta che accompagna la raccomandazione in questione.

In deroga alle disposizioni della regola III/8, paragrafo 1, lettere a) e b), nei calcoli di stabilità per le navi che operano a Nord dei 63° di latitudine Nord, tra i 28° e gli 11° di longitudine Ovest, si deve tener conto della seguente tolleranza:

- a) 40 kg per mq sui ponti esposti alle intemperie e sulle passerelle;
- b) 10 kg per mq di superficie laterale di ciascun fianco della nave, sporgente al di sopra del piano di galleggiamento.

5. *Regola VII/5, paragrafi 2, lettera b) e 3, lettera b) (Numero e tipo delle imbarcazioni di salvataggio e dei battelli di emergenza)*

In deroga alle disposizioni della regola VII/5, paragrafi 2, lettera b), 3, lettera b) e 3 bis, per le navi da pesca il cui scafo è costruito in base alle norme di un organismo riconosciuto per effettuare il servizio in acque con un'elevata concentrazione di ghiaccio galleggiante, conformemente alla regola II/1/2 dell'allegato del protocollo di Torremolinos del 1993, il battello di emergenza o l'imbarcazione di salvataggio di cui ai paragrafi 2, lettera b), 3, lettera b) o 3 bis, lettera b) devono essere in parte coperti (secondo la regola VII/18) e avere una capacità sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo.

▼B6. *Regola VII/9 (Tute di immersione e dispositivi di protezione termica)*

In deroga alle disposizioni della regola VII/9, per ogni persona a bordo deve essere disponibile una tuta di immersione di tipo approvato e della misura adeguata che sia conforme alle disposizioni della regola VII/25, ivi comprese le misure applicate alla suddetta regola ed elencate nel presente allegato al punto 1.8.

7. *Regola VII/14 (radar transponder)*

In aggiunta alle disposizioni del capitolo VII, parte B, tutti i battelli di emergenza, le imbarcazioni e le zattere di salvataggio devono essere permanentemente dotati di un radar transponder di tipo approvato in grado di operare sulla banda dei 9 GHz.

8. *Regola VII/25 (Tute di immersione)*

In deroga alle disposizioni della regola VII/25, ciascuna tuta di immersione di cui al punto 1.6 del presente allegato deve essere di materiale isolante e deve inoltre essere conforme alle prescrizioni in materia di galleggiamento di cui alla regola VII/24, paragrafo 1, lettera c), punto i). Devono inoltre essere soddisfatte tute le altre prescrizioni del caso di cui alla regola VII/25.

9. *Regola X/3, paragrafo 7 (Radar)*

In deroga alle disposizioni della regola X/3, paragrafo 7, le navi di lunghezza uguale o superiore a 24 metri devono essere munite di radar, a soddisfazione dell'amministrazione. Il radar deve poter funzionare nella banda dei 9 GHz.

10. *Regola X/5 (Mezzi di segnalazione)*

In aggiunta alle disposizioni della regola X/5, quando operano in acque in cui possa riscontrarsi ghiaccio galleggiante, le navi devono essere dotate di almeno una lampada per segnalazioni con una capacità minima di illuminazione pari a 1 lux misurata alla distanza di 750 metri.

B. Disposizioni applicabili alle regioni «meridionali»1. *Area geografica di applicazione*

Mare Mediterraneo e zone costiere entro 20 miglia dalla costa della Spagna e del Portogallo, della zona estiva dell'Oceano Atlantico, secondo le definizioni contenute nella carta delle zone e delle regioni stagionali di cui all'allegato II della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966⁽¹⁾, modificata.

2. *Regola VII/9, paragrafo 1 (Tute di immersione)*

Tenuto conto delle disposizioni di cui al paragrafo 4 della regola VII/B/9, alla fine del paragrafo 1 è aggiunta la seguente frase:

«Per le navi di lunghezza inferiore a 45 metri, il numero massimo delle tute di immersione può essere due.»

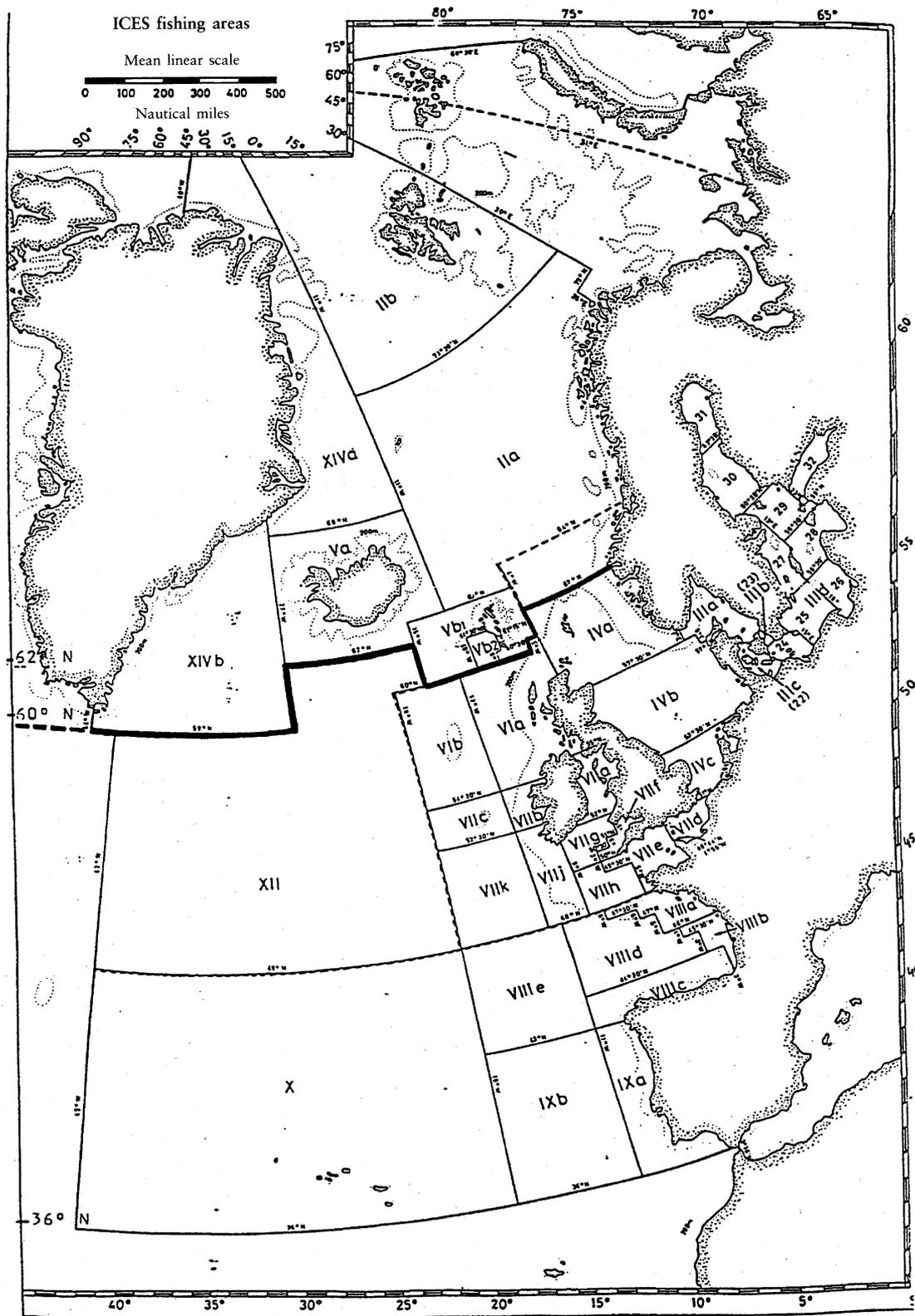
3. *Regola IX/1 (Radiocomunicazioni)*

È aggiunto un nuovo paragrafo 1 bis: «Il presente capitolo si applica anche alle navi nuove di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, purché la zona in cui operano sia coperta adeguatamente da una stazione costiera che opera in base al piano generale dell'IMO.»

⁽¹⁾ Convenzione internazionale del 1966 sulla linea di massimo carico, adottata il 5 aprile 1966 dalla Conferenza internazionale sulla linea di massimo carico, tenutasi a Londra su invito dell'Organizzazione consultiva intergovernativa della navigazione marittima (OCIM).

▼B

REGIONE SETTENTRIONALE





ALLEGATO IV

Requisiti di sicurezza specifici (articolo 3, paragrafo 4)

CAPITOLO II: COSTRUZIONE, TENUTA STAGNA E EQUIPAGGIAMENTO

Aggiungere le seguenti nuove regole:

«Regola 16: Ponti di lavoro in una sovrastruttura chiusa

1. Questi ponti sono dotati di un sistema efficace di svuotamento con adeguata capacità di drenaggio per smaltire le acque di lavaggio e i visceri di pesce.
2. Tutte le aperture necessarie per le operazioni di pesca devono essere dotate di un sistema di chiusura rapido ed efficace azionabile da una sola persona.
3. Le catture, qualora siano trasferite su tali ponti per essere manipolate o trattate, sono collocate in un compartimento. Tali compartimenti sono conformi alla regola 11 del capitolo III. Viene installato un efficace sistema di svuotamento e prevista un'adeguata protezione contro un afflusso accidentale di acqua sul ponte di lavoro.
4. Sono previste almeno due uscite da tali ponti.
5. L'altezza massima libera in qualsiasi punto dello spazio di lavoro non è inferiore a 2 metri.
6. È previsto un sistema di ventilazione fisso che consente almeno sei ricambi d'aria all'ora.

Regola 17: Marche d'immersione

1. Tutte le navi sono dotate di marche d'immersione in decimetri a prora e a poppa su entrambe le murate.
2. Tali marche sono collocate il più vicino possibile alle perpendicolari.

Regola 18: Cisterne per pesce in acqua di mare refrigerata (RSW-refrigerated sea water) o raffreddata (CSW-chilled sea water)

1. Qualora si utilizzino cisterne RSW o CSW o tipi di cisterne analoghi, tali cisterne sono dotate di un impianto separato fisso di riempimento e svuotamento dell'acqua di mare.
2. Se tali cisterne devono essere usate anche per trasportare carichi secchi, esse sono dotate di un impianto di sentina e di dispositivi adeguati per evitare che l'acqua della cisterna penetri nell'impianto di sentina.»

CAPITOLO III: STABILITÀ E STATO DI NAVIGABILITÀ CORRISPONDENTE

Regola 9: Prove di stabilità

È aggiunto il seguente nuovo paragrafo 4:

- «4. La prova di stabilità e la determinazione delle condizioni previste dalla regola III/9, paragrafo 1 sono eseguite almeno ogni dieci anni.»

CAPITOLO IV: INSTALLAZIONI ELETTRICHE E MACCHINE. LOCALI MACCHINE SENZA GUARDIA CONTINUA

Regola 13: Macchine di governo

Aggiungere il seguente testo al paragrafo 10:

- «Se tale sorgente di energia è elettrica, la sorgente di emergenza di energia elettrica deve essere in grado di alimentare i mezzi ausiliari di manovra del timone per almeno dieci minuti.»

Regola 16: Sorgente principale di energia elettrica

È aggiunto il seguente paragrafo 3:

- «3. I fanali di navigazione, se ad alimentazione esclusivamente elettrica, sono alimentati mediante un proprio quadro separato e per il loro controllo sono installati dispositivi adeguati.»

▼B**Regola 17: Sorgente di emergenza di energia elettrica**

In deroga al paragrafo 2, per le navi di lunghezza uguale o superiore a 45 m la sorgente di emergenza di energia elettrica deve essere in grado di alimentare gli impianti elencati in tale regola per almeno 8 ore.

CAPITOLO V: PROTEZIONE CONTRO L'INCENDIO, RILEVAZIONE ED ESTINZIONE DELL'INCENDIO E LOTTA CONTRO L'INCENDIO**Regola 22: Impianti di estinzione incendi nei locali macchine**

In deroga alle disposizioni della presente regola, tutti i locali macchine della categoria A sono dotati di un impianto fisso di estinzione incendi.

Regola 40: Impianti di estinzione incendi nei locali macchine

In deroga alle disposizioni della presente regola, tutti i locali macchine della categoria A sono dotati di un impianto fisso di estinzione incendi.

▼B

ALLEGATO V

MODELLI DEL CERTIFICATO DI CONFORMITÀ, DEL CERTIFICATO DI ESENZIONE E DELL'ELENCO DELLE DOTAZIONI

CERTIFICATO DI CONFORMITÀ

Il presente certificato di conformità è integrato da un elenco delle dotazioni.

(Timbro ufficiale)

(Paese)

per nave da pesca nuova/esistente ⁽¹⁾

rilasciato in base alle disposizioni della

.....
(denominazione della o delle misure adottate dallo Stato membro)

e che conferma la conformità della nave indicata in appresso alle disposizioni della direttiva 97/70/CE del Consiglio che istituisce un regime armonizzato di sicurezza per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri

con l'autorizzazione del governo di.....
(denominazione ufficiale completa dello Stato membro)

da
(denominazione ufficiale completa dell'organismo competente riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio)

Nome della nave	Numeri e lettere che distinguono la nave	Porto di immatricolazione	Lunghezza ⁽²⁾

Data del contratto di costruzione o di grande trasformazione ⁽³⁾:

Data di impostazione della chiglia o in cui la nave si trova in una fase analoga di costruzione ⁽³⁾:

Data di consegna o di completamento dei lavori di grande trasformazione ⁽³⁾:

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile ai sensi delle definizioni di cui all'articolo 2, paragrafi 2 e 3.

⁽²⁾ Per la definizione di lunghezza, cfr. l'articolo 2, paragrafo 6.

⁽³⁾ Cfr. le definizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 2.

▼B

(Pagina successiva del certificato)

Visto per prorogare la validità del certificato per un periodo di tempo, ove si applichi la regola I/11, paragrafo 1

La validità del presente certificato è prorogata fino a
secondo le disposizioni della regola I/11, paragrafo 1.

Firmato:
(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

Visto per prorogare la validità del certificato fino al raggiungimento del porto in cui si effettua la visita o per un periodo di tempo, ove si applichi la regola I/11, paragrafo 2 o la regola I/11, paragrafo 4

La validità del presente certificato è prorogata fino a
secondo le disposizioni della regola I/11, paragrafo 2 o della regola I/11, paragrafo 4 ⁽¹⁾.

Firmato:
(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

.....
⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

▼B

(Pagina successiva del certificato)

Visto per le visite periodiche

Visita dell'equipaggiamento

SI CERTIFICA che, a seguito di una visita effettuata in conformità della regola I/6, paragrafo 1, lettera b) ii), la nave è risultata conforme alle prescrizioni applicabili.

Firmato:
(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

Visita degli apparecchi radio

SI CERTIFICA che, a seguito di una visita effettuata in conformità della regola I/6, paragrafo 1, lettera b) iii), la nave è risultata conforme alle prescrizioni applicabili.

Prima visita periodica degli apparecchi radio:

Firmato:
(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

▼B

(Pagina successiva del certificato)

Seconda visita periodica degli apparecchi radio:

Firmato:

(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

Terza visita periodica degli apparecchi radio:

Firmato:

(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

Visto per la visita intermedia

SI CERTIFICA che, a seguito di una visita effettuata in conformità della regola I/6, paragrafo 1, lettera c), la nave è risultata conforme alle prescrizioni applicabili.

Firmato:

(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

▼B

CERTIFICATO DI ESENZIONE

(Timbro ufficiale)

(Paese)

per nave da pesca nuova/esistente ⁽¹⁾**rilasciato in base alle disposizioni della**.....
(denominazione della o delle misure adottate dallo Stato membro)**e che conferma la conformità della nave indicata in appresso alle disposizioni della direttiva 97/70/CE del Consiglio che istituisce un regime armonizzato di sicurezza per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri**con l'autorizzazione del governo di
(denominazione ufficiale completa dello Stato membro)da
(denominazione ufficiale completa dell'organismo competente riconosciuto ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio)**Caratteristiche della nave**

Nome della nave	Numeri e lettere che distinguono la nave	Porto di immatricolazione	Lunghezza ⁽²⁾

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile ai sensi delle definizioni di cui all'articolo 2, paragrafi 2 e 3.⁽²⁾ Per la definizione di lunghezza, cfr. l'articolo 2, paragrafo 6.

▼B

(Verso del certificato)

SI CERTIFICA:

che la nave, in virtù della regola, è esentata dall'applicazione delle prescrizioni relative a

.....
.....

Indicare le condizioni, se ve ne sono, alle quali è subordinato il rilascio del certificato di esenzioni:

.....
.....

Il presente certificato è valido al, a condizione che il certificato di conformità al quale è allegato il presente certificato rimanga valido.

Rilasciato a il
(luogo di rilascio del certificato) (data del rilascio)

.....
(Firma del funzionario responsabile del rilascio del certificato) e/o (Timbro dell'organsimo incaricato del rilascio)

Se il presente documento è firmato, deve essere aggiunto il seguente paragrafo:

Il sottoscritto dichiara di essere debitamente autorizzato a rilasciare il presente certificato dallo Stato membro summenzionato.

.....
(Firma)

▼ B

(Pagina successiva del certificato)

Visto per prorogare la validità del certificato per un periodo di tempo, ove si applichi la regola I/11, paragrafo 1

La validità del presente certificato è prorogata fino a in conformità alle disposizioni della regola I/11, paragrafo 1.

Firmato:
(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

Visto per prorogare la validità del certificato fino al raggiungimento del porto in cui si effettua la visita o per un periodo di tempo, ove si applichi la regola I/11, paragrafo 2 o la regola I/11, paragrafo 4

La validità del presente certificato è prorogata fino a in conformità alle disposizioni della regola I/11, paragrafo 2 o della regola I/11, paragrafo 4 (1).

Firmato:
(Firma del funzionario responsabile del rilascio dell'autorizzazione)

Luogo:

Data:

.....
(Timbro o sigillo dell'autorità responsabile del rilascio)

(1) Cancellare la dicitura inutile.

▼B

(Modello da allegare al certificato di conformità)

ELENCO DELLE DOTAZIONI**per il certificato di conformità**

Il presente elenco deve essere permanentemente allegato al certificato di conformità

Elenco delle dotazioni in conformità della direttiva 97/70/CE del Consiglio che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri

1. *Caratteristiche della nave*

Nome della nave	Numeri e lettere che distinguono la nave	Porto di immatricolazione	Lunghezza (¹)

2. *Caratteristiche dei mezzi di salvataggio*

1. Numero totale di persone cui sono destinati i mezzi di salvataggio	
	A sinistra	A dritta
2. Numero complessivo delle imbarcazioni di salvataggio
2.1. Capacità complessiva delle imbarcazioni di salvataggio
2.2. Numero delle imbarcazioni di salvataggio parzialmente chiuse (regola VII/18)
2.3. Numero delle imbarcazioni di salvataggio totalmente chiuse (regola VII/19)
3. Numero dei battelli di emergenza
3.1. Numero di battelli compresi nel numero complessivo di imbarcazioni di salvataggio suddetto
4. Zattere di salvataggio
4.1. Zattere per le quali sono prescritti dispositivi di tipo approvato per la messa a mare
4.1.1. Numero complessivo
4.1.2. Capacità complessiva
4.2. Zattere per le quali non sono prescritti dispositivi di tipo approvato per la messa a mare
4.2.1. Numero complessivo
4.2.2. Capacità complessiva

(¹) Per la definizione di lunghezza, cfr. l'articolo 2, paragrafo 6.

▼B

	A sinistra	A dritta
5. Numero dei salvagenti anulari
6. Numero di cinture di salvataggio
7. Tute di immersione
7.1. Numero complessivo
7.2. Numero di tute conformi alle prescrizioni applicabili alle cinture di salvataggio
8. Numero di dispositivi di protezione termica ⁽¹⁾
9. Installazioni radioelettriche impiegate a bordo dei mezzi di salvataggio
9.1. Numero dei radar a risposta
9.2. Numero di apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti

(¹) Ad eccezione di quelli previsti dalle regole VII/17, paragrafo 8, punto xxi) e VII/20, paragrafo 5, lettera a) xxiv).

3. *Caratteristiche degli impianti radio.*

Impianti	Dotazione effettiva
1. Sistemi primari
1.1. Installazione radio VHF:
1.1.1. Codificatore DSC
1.1.2. Ricevitore di ascolto DSC
1.1.3. Radiotelegrafia
1.2. Installazione radio MF
1.2.1. Codificatore DSC
1.2.2. Ricevitore di ascolto DSC
1.2.3. Radiotelegrafia
1.3. Installazione radio MF/HF
1.3.1. Codificatore DSC
1.3.2. Ricevitore di guardia DSC
1.3.3. Radiotelegrafia
1.3.4. Radiotelegrafia a stampa diretta
1.4. Stazione terrestre di nave INMARSAT
2. Mezzi secondari di allarme
3. Dispositivi per la ricezione di informazioni sulla sicurezza in mare
3.1. Ricevitore NAVTEX
3.2. Ricevitore EGC
3.3. Ricevitore HF radiotelegrafia a stampa diretta

▼B

Impianti	Dotazione effettiva
4. EPIRB satellitare
4.1. COSPAS-SARSAT
4.2. INMARSAT
5. EPIRB VHF
6. Radar a risposta della nave
7. Ricevitore di ascolto operante su frequenza radiotelefonica di soccorso di 2 182 kHz ⁽¹⁾
8. Dispositivo di emittenza del segnale di allarme radiotelefonico su 2 182 kHz ⁽²⁾

⁽¹⁾ Se il comitato di sicurezza marittima dell'Organizzazione non ha stabilito un'altra data, questa voce potrà non comparire sull'elenco allegato ai certificati rilasciati a decorrere dal 1° febbraio 1999.

⁽²⁾ Questa voce potrà non comparire sull'elenco allegato ai certificati rilasciati a decorrere dal 1° febbraio 1999.

4. *Metodi impiegati per garantire la disponibilità di impianti radio (regola IX/14)*

4.1. Duplicazione delle dotazioni:

4.2. Manutenzione a terra:

4.3. Capacità di manutenzione in mare:

SI CERTIFICA, che il presente elenco delle dotazioni è valido in tutti i suoi elementi.

Rilasciato a il
 (luogo di rilascio del certificato) (data del rilascio)

.....
 (Firma del funzionario responsabile del rilascio del certificato)
 e/o
 (Timbro dell'organismo incaricato del rilascio)

Se il presente documento è firmato, deve essere aggiunto il seguente paragrafo:

Il sottoscritto dichiara di essere debitamente autorizzato a rilasciare il presente certificato dallo Stato membro summenzionato.

.....
 (Firma)