

II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta di regolamento del Consiglio (CEE) relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni sociali nel settore dei trasporti di merci per via navigabile*(Presentata dalla Commissione al Consiglio il 17 settembre 1975)*

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la decisione del Consiglio del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili ⁽¹⁾, in particolare gli articoli da 10 a 13, prevede che si procederà all'eliminazione delle disparità che sono atte ad alterare le condizioni di concorrenza nei trasporti, mediante misure di ravvicinamento nel progresso delle specifiche disposizioni concernenti le condizioni di lavoro applicabili nel settore dei trasporti e mediante misure di unificazione delle disposizioni relative alla composizione degli equipaggi, nonché al controllo; che a tale scopo è opportuno tener conto delle relazioni tra i modi di trasporto, nonché, all'interno di uno stesso modo di trasporto, delle relazioni tra le imprese dei vari Stati membri;

considerando che per ragioni di protezione sociale e di sicurezza della circolazione sulle vie navigabili occorre stabilire certe norme di massima per quanto riguarda i turni di lavoro giornalieri nonché certe norme di minima per quanto riguarda i tempi di riposo, la composizione degli equipaggi e la qualificazione dei loro membri;

considerando che è opportuno, in una prima fase, disciplinare soltanto i trasporti di merci, data l'importanza di questi trasporti nell'insieme della navigazione interna;

considerando che è necessario, per motivi di concorrenza e di sicurezza e per ragioni di ordine sociale, prevedere l'applicazione uniforme delle disposizioni del presente regolamento agli equipaggi di tutti i battelli che effettuano trasporti di merci e circolano sulle vie navigabili degli Stati membri;

considerando che per ottenere tale scopo certi trasporti di paesi terzi devono essere esentati, per un periodo transitorio, dall'applicazione generale del regolamento su determinate vie navigabili soggette ad altri regimi internazionali;

considerando che gli Stati membri debbono avviare i negoziati necessari per eliminare tutte le incompatibilità tra questi regimi ed il regolamento comunitario;

considerando che la realizzazione degli obiettivi indicati nel presente regolamento non esige che la regolamentazione in questione sia applicata ai membri degli equipaggi di natanti di scarso tonnellaggio, o di quelli che non sono presenti sul mercato dei trasporti;

considerando che, per motivi di concorrenza e di sicurezza e per ragioni di ordine sociale, è opportuno definire con precisione la composizione degli equipaggi secondo i vari tipi di battelli e prevedere certe condizioni cui debbono soddisfare i membri di tali equipaggi;

⁽¹⁾ GU n. 88 del 24. 5. 1965, pag. 1500/65.

considerando che è opportuno dare agli Stati membri, durante un periodo transitorio, la possibilità di accordare talune deroghe all'uniformazione prevista in materia di composizione degli equipaggi;

considerando che, segnatamente allo scopo di evitare un eccessivo affaticamento del personale navigante, è opportuno prevedere una durata limitata per quanto riguarda i turni di lavoro giornaliero e una durata minima per quanto riguarda i tempi di riposo, tenuto conto dell'evoluzione nel progresso che si manifesta tanto nelle condizioni di lavoro quanto nelle condizioni di esercizio della navigazione interna, che per le stesse ragioni i membri degli equipaggi devono beneficiare di riposi periodici, di congedi annuali e di giorni festivi, da potersi trascorrere, in proporzione adeguata, a domicilio;

considerando che, date le caratteristiche di lavoro in porto, è opportuno applicare il regime locale in materia di durata del lavoro, sempreché quest'ultimo sia più favorevole della regolamentazione comunitaria;

considerando che certe disposizioni non possono applicarsi ai battellieri indipendenti;

considerando che le norme previste nel presente regolamento in materia di condizioni di lavoro costituiscono unicamente norme limite di minima o di massima; che per favorire il progresso sociale o migliorare la sicurezza della navigazione ciascuno Stato membro può applicare misure appropriate più favorevoli per i membri degli equipaggi; che pertanto la Commissione deve seguire l'evoluzione della situazione negli Stati membri e presentare, ad intervalli regolari, dei rapporti al Consiglio, nella prospettiva di un eventuale adattamento del regolamento all'evoluzione osservata;

considerando che è opportuno prevedere misure atte a garantire l'efficacia del sistema di controllo dell'osservanza delle disposizioni del presente regolamento negli Stati membri e che a tale scopo è utile che gli Stati membri si accordino reciproca assistenza;

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

SEZIONE I

Definizione

Articolo 1

Ai sensi del presente regolamento si intende per:

1. «Turno di lavoro giornaliero»: il periodo situato tra l'inizio e la fine del lavoro. Esso comprende:

- il tempo necessario per i lavori alla barra, l'osservazione dello schermo radar e gli altri lavori di bordo;
- il tempo necessario per i lavori di preparazione e di ultimazione prima e dopo la navigazione;
- il tempo necessario per l'alaggio;
- il tempo necessario per i lavori amministrativi;
- il tempo necessario per i lavori di carico, scarico, manutenzione, controllo e riparazione o per la vigilanza di tali attività, nei giorni misti;
- il tempo necessario per qualsiasi altro lavoro abituale nella navigazione interna;
- il tempo durante il quale la presenza dell'equipaggio a bordo è indispensabile in virtù dei regolamenti di navigazione, eccezion fatta per il tempo dedicato al riposo giornaliero;
- il tempo in cui l'equipaggio deve restare disponibile per intraprendere o riprendere una delle suddette attività;
- ogni interruzione della navigazione nel corso di una giornata di navigazione o di un giorno misto, eccezion fatta per l'interruzione per il riposo giornaliero;
- ogni interruzione del lavoro nel corso di una giornata lavorativa prima della fine delle operazioni di carico e scarico;
- le pause;
- ogni altra interruzione, compresi i riposi intercalari (sospensioni o pause non obbligatorie);

2. «Sospensione»: ogni interruzione diversa dalla pausa e dal riposo giornaliero, risultante dalle necessità inerenti all'organizzazione dei trasporti e/o dell'impresa;

3. «Giorno misto»: il giorno nel quale vengono effettuati lavori di navigazione e lavori quali il carico, lo scarico, la manutenzione e la riparazione;

4. «Membro dell'equipaggio»: il comandante, il timoniere, il marinaio, il mozzo, il macchinista, il marinaio motorista ed il fuochista;

5. a) «Navigazione diurna»: la navigazione della durata massima di 14 ore al giorno, con un riposo notturno dell'equipaggio tra le 18 e le 8;

- b) «Navigazione semicontinua»: la navigazione della durata massima di 18 ore al giorno, con un riposo notturno dell'equipaggio tra le 19 e le 7;
- c) «Navigazione continua»: la navigazione della durata di più di 18 ore al giorno;
6. «Pausa»: ogni interruzione regolamentare o contrattuale situata tra l'inizio e la fine del lavoro e della durata di almeno 30 minuti, durante la quale il lavoratore può disporre liberamente del proprio tempo;
7. «Settimana»: periodo che va dalla domenica alle ore 0 a sabato alle 24.
8. «Riposo giornaliero»:
- in navigazione diurna e semicontinua, ogni periodo ininterrotto di almeno 10 ore, e rispettivamente 8 ore, durante il quale i membri dell'equipaggio possono disporre liberamente del proprio tempo e muoversi liberamente entro i limiti delle disposizioni comunitarie e nazionali in materia di composizione e di presenza dell'equipaggio;
 - in navigazione continua, ogni periodo ininterrotto di almeno 6 ore, durante il quale i membri dell'equipaggio possono disporre liberamente del proprio tempo e muoversi liberamente entro i limiti delle disposizioni comunitarie e nazionali in materia di composizione e di presenza dell'equipaggio.

SEZIONE II

Campo d'applicazione

Articolo 2

1. Il presente regolamento si applica ai membri degli equipaggi dei battelli che effettuano il trasporto di merci sulle vie navigabili degli Stati membri.
2. Tuttavia, durante un periodo transitorio che scade al termine dei negoziati di cui al paragrafo 3, il presente regolamento non si applica agli equipaggi dei battelli che navigano:
 - sulle idrovie soggette al regolamento relativo al controllo dei battelli e delle chiatte del Reno del 18 novembre 1947 e appartenenti a imprese la cui sede è situata sul territorio di un paese terzo;
 - sulle idrovie navigabili soggette all'accordo di Parigi concernente le condizioni di lavoro dei battellieri renani del 21 maggio 1954 e appartenenti a imprese la cui sede è situata sul territorio della Svizzera.

3. Gli Stati membri avviano immediatamente i negoziati con la Svizzera necessari per raggiungere, possibilmente il (18 mesi a decorrere dalla data dell'adozione del presente regolamento) un accordo al fine:

- di modificare, nel quadro della Commissione centrale per la navigazione renana, le disposizioni del regolamento relativo al controllo dei battelli e delle chiatte del Reno del 18 novembre 1947, che dovessero risultare incompatibili con le norme del presente regolamento;
- di modificare le disposizioni dell'accordo concernente le condizioni di lavoro dei battellieri renani del 21 maggio 1954 che dovessero risultare incompatibili con le norme del presente regolamento o, eventualmente, denunciare il suddetto accordo.

Articolo 3

La Comunità avvierà con i paesi terzi i negoziati che risultassero necessari ai fini dell'applicazione del presente regolamento.

Articolo 4

Il presente regolamento non si applica ai membri degli equipaggi:

- dei traghetti,
- delle chiatte e dei galleggianti che sono muniti di macchine e non trasportano merci,
- dei battelli di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate, esclusi i rimorchiatori ed i rimorchiatori a spinta,
- i battelli che, provenienti dal mare o diretti al mare, utilizzano le vie navigabili soltanto per essere caricati o scaricati in un porto situato su queste ultime;
- dei pescherecci utilizzati per la pesca;
- dei battelli che trasportano materiale di salvataggio o di assistenza meccanica in vista di un intervento immediato,
- dei battelli dell'amministrazione delle vie navigabili, della polizia, delle forze armate, dei pompieri e di ogni battello di servizio alle dipendenze dei pubblici poteri,
- dei battelli destinati esclusivamente al rimorchio nei porti,
- dei rimorchiatori a spinta destinati esclusivamente a rimorchiare a spinta nei porti,
- dei battelli destinati al rimorchio in alto mare, sempreché non siano utilizzati sulle vie navigabili interne.

SEZIONE III

Articolo 6

Equipaggi

Articolo 5

I membri dell'equipaggio debbono soddisfare alle seguenti condizioni:

a) *il comandante:*

deve avere almeno 21 anni d'età ed aver navigato sul mare o su idrovie per almeno 4 anni. Per la determinazione del tempo di navigazione effettuato potrà essere presa in considerazione, totalmente o in parte, la frequenza di una scuola professionale per battellieri. Questo periodo può essere ridotto a 3 anni se l'interessato è titolare di un certificato di idoneità professionale da cui risulti che ha ultimato la formazione di comandante di battello, il cui livello minimo sarà deciso dal Consiglio su proposta della Commissione, al più tardi un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento;

b) *il timoniere:*

deve aver navigato almeno per un anno come marinaio o marinaio motorista su idrovie;

c) *il marinaio:*

deve avere almeno 17 anni di età ed aver navigato almeno un anno sul mare o idrovie, facendo parte di un equipaggio di ponte. Nella determinazione del tempo di navigazione effettuato potrà essere presa in considerazione, totalmente o in parte, la frequenza di una scuola professionale per battellieri;

d) *il mozzo:*

deve avere almeno 15 anni di età;

e) *il macchinista:*

oltre ad essere in possesso delle conoscenze di base in materia di motori, deve avere esercitato, un'attività di marinaio motorista per almeno due anni ed aver seguito un ciclo di formazione professionale, il cui livello minimo sarà deciso dal Consiglio, su proposta della Commissione, al più tardi un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento;

f) *il marinaio motorista:*

oltre al possesso delle conoscenze di base in materia di motori, deve aver navigato per un anno almeno come marinaio su navigli muniti di mezzi meccanici di propulsione in mare o su idrovie;

Ogni membro dell'equipaggio può, se la sicurezza del naviglio o del carico lo richiede, essere chiamato ad effettuare compiti diversi da quelli che rientrano nelle sue attribuzioni, sempre che le sue capacità e le sue attitudini fisiche gli consentano di adempiervi.

Articolo 7

1. La composizione degli equipaggi per le varie categorie di battelli è soggetta alle norme di minima contenute nell'allegato che è parte integrante del presente regolamento.

2. Durante un periodo, che scade ad una data che sarà fissata dal Consiglio su proposta della Commissione, quest'ultima può autorizzare gli Stati membri, su loro richiesta, ad applicare norme derogatorie alle disposizioni di cui al paragrafo 1, per la totalità o una parte del traffico effettuato sulle idrovie situate sul loro territorio, sempre che tali deroghe siano giustificate dall'esistenza di condizioni particolari di traffico su tali idrovie e rispondano alle seguenti esigenze:

- a) si deve tener conto delle prescrizioni previste nel presente regolamento e, in particolare, si debbono osservare le disposizioni delle sezioni IV e V;
- b) le disposizioni debbono essere conformi alle necessità di sicurezza della circolazione sulle idrovie in questione e tener conto del livello tecnico dell'attrezzatura dei relativi battelli;
- c) le disposizioni non possono determinare un regresso rispetto al livello raggiunto nel settore sociale negli Stati membri di cui trattasi.

Tali deroghe non possono applicarsi alla navigazione renana. Per «navigazione renana» si intende la navigazione da Mittelbrücke, Basilea, sino al mare aperto, compresi il grande canale d'Alsazia, il Pannerdesch Kanaal, il Nederrijn, il Lek, il Waal, la Merwede, il Noord e la Nieuwe Maas.

3. La Commissione prende le decisioni necessarie a norma del paragrafo 2 previa consultazione del comitato consultivo paritetico per i problemi sociali della navigazione interna, istituito con decisione della Commissione del 28 novembre 1967 ⁽¹⁾, e previa consultazione dello Stato membro richiedente, nonché eventualmente degli altri Stati membri interessati dalle disposizioni in questione.

⁽¹⁾ GU n. 297 del 7. 12. 1967, modificata con la decisione della Commissione del 19. 6. 1970, GU n. L 140 del 27. 6. 1970.

Questa decisione è notificata allo Stato richiedente entro un termine di quattro mesi a decorrere dal ricevimento della domanda; il termine è di sei mesi qualora la Commissione proceda ad una consultazione degli altri Stati membri.

4. Gli Stati membri possono autorizzare una diminuzione degli equipaggi in casi particolari, qualora un battello sia munito di un'attrezzatura tecnica più moderna di quelle prescritte, che può adempiere a certe mansioni dei membri dell'equipaggio. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure prese in virtù di questa disposizione.

Articolo 8

1. L'equipaggio non può comprendere persone di sesso femminile:

- quando l'attrezzatura del battello è difficilmente manovrabile;
- quando la manovra a pieno carico non può essere effettuata da una persona sola senza sforzo particolare;
- quando l'equipaggio a bordo è chiamato ad effettuare lavori consistenti nello spostare o trasportare, con le braccia, carichi o attrezzature di più di 15 chilogrammi o a trasportare con l'aiuto di un'altra persona carichi o attrezzature di più di 35 kg; vanno comunque considerati tra questi lavori il gettare e il tirare a bordo cavi da rimorchio pesanti;
- quando sul battello non vi sono alloggi, lavandini e gabinetti separati per i membri femminili e maschili dell'equipaggio. Questa disposizione non si applica nel caso in cui tutti i membri dell'equipaggio facciano parte di una stessa famiglia.

2. Le autorità competenti designate da ciascuno Stato membro in conformità dell'articolo 22 decidono se il battello è adatto al lavoro delle persone di sesso femminile e ne fanno menzione in un certificato di controllo.

3. Una persona incaricata di vigilare e accudire ai bambini di meno di sei anni che sono continuamente a bordo non può essere membro dell'equipaggio.

4. Le donne incinte non possono essere occupate a bordo dopo il sesto mese di gravidanza, né prima di tre mesi dopo il parto.

Articolo 9

1. L'equipaggio prescritto deve essere costantemente a bordo del naviglio in rotta. Ogni partenza senza l'equipaggio prescritto è vietata.

2. In deroga al paragrafo precedente, quando un solo membro dell'equipaggio prescritto viene a mancare durante la rotta, a motivo di una circostanza eccezionale e fortuita, come una malattia, un infortunio o un ordine di un'autorità, il battello è autorizzato a proseguire la rotta sino al primo luogo in cui potrà ancorare e restare in sicurezza.

SEZIONE IV

Ampiezza

Lavoro al timone e allo schermo radar

Articolo 10

1. Nella navigazione diurna la durata massima del turno di lavoro giornaliero è:

- di 14 ore nel periodo da marzo a ottobre compreso;
- di 12 ore nel periodo da novembre a febbraio incluso.

Il turno di lavoro giornaliero medio calcolato su un periodo di 12 settimane consecutive può superare le 12 ore. Per il calcolo di tale turno di lavoro medio si terrà conto soltanto dei giorni di navigazione e dei giorni misti.

2. Nella navigazione semicontinua la durata massima del turno di lavoro giornaliero è di 12 ore.

3. Nella navigazione continua la durata massima del turno di lavoro giornaliero è di 8 ore.

Articolo 11

La durata ininterrotta del lavoro al timone non può superare le quattro ore. Essa deve essere seguita da una pausa.

Articolo 12

La durata d'osservazione dello schermo radar non può superare, per la navigazione diurna e semicontinua, le sette ore per turno di lavoro giornaliero e per la navigazione continua le sette ore per periodo di 24 ore.

La durata ininterrotta d'osservazione dello schermo non può superare le due ore; l'osservazione può essere ripresa soltanto dopo un'interruzione di almeno 30 minuti.

Articolo 13

Si può derogare alle disposizioni degli articoli 10, 11, 12, 14 e 15 soltanto nei seguenti casi:

- a) quando un membro dell'equipaggio è impossibilitato a lavorare per causa di malattia o infortunio e il suo lavoro deve essere effettuato da un altro membro dell'equipaggio; in tal caso, la deroga è valida soltanto sino all'approdo appropriato più vicino in cui il membro d'equipaggio impossibilitato a lavorare deve, se del caso, sbarcare ed essere sostituito;
- b) quando la sicurezza del battello o del suo carico è in pericolo.

SEZIONE V

Tempo di riposo e pause — Congedo annuale e giorni festivi*Articolo 14*

1. Nella navigazione diurna, il riposo giornaliero non può essere inferiore a:

- 10 ore consecutive nel periodo da marzo ad ottobre compreso;
- 12 ore consecutive nel periodo da novembre a febbraio compreso.

Il riposo giornaliero medio calcolato su un periodo di 12 settimane consecutive non può essere inferiore a 12 ore. Per il calcolo di tale riposo giornaliero medio, i riposi periodici, i giorni festivi e i giorni di congedo non vengono presi in considerazione.

2. Nella navigazione semicontinua il riposo giornaliero non può essere inferiore a 8 ore consecutive.

3. Nella navigazione diurna e nella navigazione semicontinua, il riposo giornaliero deve corrispondere ad un riposo notturno, situato, per la navigazione diurna, tra le 18 e le 8 e per la navigazione semicontinua tra le 19 e le 7.

4. Nella navigazione continua il riposo giornaliero non può essere inferiore a 6 ore consecutive.

Il riposo quotidiano minimo deve comprendere complessivamente:

- 12 ore per un periodo di 24 ore,
- 24 ore per un periodo di 48 ore.

5. Durante il riposo giornaliero, il membro dell'equipaggio può disporre liberamente del proprio tempo, sempre che la sua presenza a bordo non sia resa necessaria in virtù di un regolamento di polizia in materia di sicurezza.

Articolo 15

Durante la navigazione, i membri dell'equipaggio beneficiano di pause la cui durata minima comprende complessivamente:

- 30 minuti per un turno di lavoro giornaliero di almeno 5 ore e di 8 ore al massimo;
- 1 ora per un turno di lavoro giornaliero di almeno 8 ore e di 12 ore al massimo;
- 1 ora e 30 minuti per un turno di lavoro giornaliero di almeno 12 ore e più.

Queste disposizioni non si applicano alla navigazione continua.

Articolo 16

1. Ogni membro dell'equipaggio occupato nella navigazione diurna deve beneficiare di almeno 78 giorni di riposo periodico all'anno, in sostituzione del riposo settimanale; egli deve poter trascorrere a domicilio almeno 39 di questi giorni, che devono comprendere almeno dieci domeniche.

2. Ogni membro dell'equipaggio occupato nella navigazione semicontinua o continua ha diritto ad un giorno di riposo per due giorni di lavoro. I giorni di riposo sono accordati comunque entro un termine massimo di sei settimane; essi sono collegati ed il membro dell'equipaggio deve poter trascorrerli a domicilio.

3. Nella navigazione semicontinua ogni riposo periodico deve cominciare al più tardi alle ore 20. Esso deve comprendere un riposo di almeno 36 ore consecutive. Il numero di giorni lavorativi tra due riposi periodici non può superare i 30 giorni.

Articolo 17

1. Ogni membro dell'equipaggio deve beneficiare di almeno 30 giorni di congedo annuale o di giorni festivi all'anno.

I riposi periodici non sono compresi in questi 30 giorni.

2. Ogni membro dell'equipaggio ha diritto ad un congedo annuale per un periodo ininterrotto di almeno due settimane.

SEZIONE VI

Lavoro in porto*Articolo 18*

I membri dell'equipaggio, qualora esercitino la loro attività in un porto o in qualsiasi altro punto d'attracco, sono soggetti alle disposizioni locali in materia di durata dei turni di lavoro giornaliero e dei tempi di riposo, se le norme minime o massime previste per i membri dell'equipaggio sono più favorevoli di quelle previste alle sezioni IV e V.

SEZIONE VII

Battellieri indipendenti*Articolo 19*

1. Le disposizioni degli articoli 16 e 17 non sono applicabili ai battellieri indipendenti.
2. I battellieri indipendenti devono osservare 78 ore di riposo periodico all'anno.

SEZIONE VIII

Applicazione di disposizioni più favorevoli*Articolo 20*

1. Se le disposizioni attualmente in vigore negli Stati membri stabiliscono norme minime più elevate in materia di età minima, di composizione degli equipaggi, di qualificazione professionale, di tempi di riposo e di pause o norme massime meno elevate in materia di turno di lavoro giornaliero, di tempo di lavoro al timone o di tempo d'osservazione allo schermo radar, rispetto a quelli previsti dal presente regolamento, tali disposizioni rimangono in applicazione.

Ciascuno Stato membro può applicare norme di minima più elevate in materia di età minima, di composizione degli equipaggi, di qualificazione professionale, di tempi di riposo e di pause, ovvero norme di massima meno elevate in materia di turno di lavoro, di durata del lavoro al timone o di tempo d'osservazione allo schermo radar, rispetto a quelle previste dal presente regolamento.

2. In deroga ai paragrafi precedenti le disposizioni summenzionate del presente regolamento continuano ad essere applicabili ai membri degli equipaggi su navigli immatricolati in un altro Stato e che effettuano trasporti internazionali.

3. Ogni due anni, a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione presenterà al Consiglio un rapporto sull'evoluzione della situazione nella materia che forma oggetto del presente articolo.

SEZIONE IX

Applicazione e controllo*Articolo 21*

La Commissione adotterà mediante regolamento entro il (18 mesi dopo l'adozione del regolamento)

- a) il modello di un libretto di bordo,
- b) il modello di un libretto individuale di controllo, nonché le modalità necessarie per la loro utilizzazione.

Articolo 22

Ciascuno Stato membro designerà le autorità che saranno incaricate di provvedere all'applicazione delle disposizioni in materia di equipaggi contenute nell'allegato al presente regolamento.

Articolo 23

1. Ogni due anni la Commissione trasmette al Consiglio e al Parlamento europeo un rapporto globale sull'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri.

2. Per consentire alla Commissione di elaborare il rapporto di cui al paragrafo 1, gli Stati membri trasmettono ogni due anni alla Commissione le informazioni necessarie sulla base di un resoconto tipo il cui modello sarà definito dalla Commissione, previa consultazione degli Stati membri.

SEZIONE X

Disposizioni finali*Articolo 24*

1. Gli Stati membri adottano, entro il (18 mesi dopo l'adozione del regolamento), sentito il parere della Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per l'esecuzione del presente regolamento.

Tali disposizioni concernono, tra l'altro, l'organizzazione, la procedura e gli strumenti di controllo, nonché le sanzioni applicabili in caso di infrazione.

2. Gli Stati membri si accordano reciproca assistenza ai fini dell'applicazione delle disposizioni del

presente regolamento, del controllo della sua applicazione e dell'applicazione delle sanzioni in caso d'infrazione.

3. Qualora le autorità competenti di uno Stato membro siano a conoscenza di un'infrazione del presente regolamento, commessa da un membro di un equipaggio soggetto alla giurisdizione di un altro Stato membro, possono segnalare il fatto alle autorità del suddetto Stato. Le autorità competenti si comunicano reciprocamente tutte le informazioni in loro possesso concernenti le sanzioni applicate per tali infrazioni.

Articolo 25

Gli articoli 2, paragrafi 3, 5 lettere a) e c), 7, paragrafi 2 e 3, 21 e 24 sono immediatamente applicabili dalla data dell'entrata in vigore del presente regolamento. Le altre disposizioni del presente regolamento si applicano a partire dal (18 mesi dopo l'adozione del regolamento).

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno Stato membro.

ALLEGATO

LA COMPOSIZIONE DEGLI EQUIPAGGI

A. DEFINIZIONI

La composizione degli equipaggi a bordo dei battelli destinati al trasporto di merci viene determinata qui di seguito per i tre modi di esercizio seguenti:

- la navigazione diurna (14 ore) qui di seguito nelle tabelle sub (A),
- la navigazione semicontinua (18 ore), qui di seguito nelle tabelle sub (B),
- la navigazione continua (24 ore), qui di seguito nelle tabelle sub (C).

B. COMPOSIZIONE DEGLI EQUIPAGGI DELLE CHIATTE, DEI BATTELLI A MOTORE E DEI RIMORCHIATORI

I. Chiatte

1. Se su un natante non provvisto di mezzi di propulsione meccanici e destinato ad essere rimorchiato ricorrono le seguenti condizioni:
 - a) il dispositivo di manovra può essere azionato senza particolare sforzo da una persona anche in caso di immersione massima autorizzata;
 - b) i natanti con più di 350 tonnellate di stazza lorda sono muniti di un apparecchio per la comunicazione reciproca tra la cabina in cui è situato il timone e la parte anteriore del battello;
 - c) sui natanti con più di 350 tonnellate di stazza lorda le pompe per pompare l'acqua dalla sentina e per lavare il ponte sono motorizzate;
 - d) sui natanti con più di 350 tonnellate di stazza lorda l'argano dell'ancora di prua e sui natanti con più di 750 tonnellate di stazza lorda anche l'argano dell'ancora di poppa sono motorizzati;
 - e) i natanti con più di 1 000 tonnellate di stazza lorda sono muniti di architravi che possono essere spostate o girate lateralmente oppure sono muniti di analoghi impianti, come i boccaporti con portelli scorrevoli;

l'equipaggio comprende:

Gruppi	Tonnellaggio di stazza lorda	Equipaggi	A	B	C
1	da 150 a 750 t	comandanti	1	2	2
		marinai	1	1	2
		mozzi	—	—	—
2	da più di 750 a 1 400 t	comandanti	1	2	2
		marinai	1	1	2
		mozzi	1	1	1
3	da più di 1 400 a 2 500 t	comandanti	1	2	2
		marinai	2	2	3
		mozzi	—	—	—
4	più di 2 500 t	comandanti	1	2	2
		marinai	2	2	3
		mozzi	1	1	1

2. Se una o parecchie delle condizioni di cui al paragrafo 1 non sono soddisfatte, l'equipaggio previsto da questo paragrafo è aumentato, per tutti i modi di esercizio, di un mozzo per i gruppi 1 e 2 e di un marinaio per i gruppi 3 e 4.

3. Se tutte le condizioni di cui al paragrafo 1 sono soddisfatte ed il battello è munito di boccaporti con portelli scorrevoli azionati meccanicamente o di una stiva aperta, l'equipaggio può essere ridotto, nei gruppi 1, 2, 3 e 4, di un mozzo, oppure, se nessun mozzo fa parte dell'equipaggio, un marinaio può essere sostituito da un mozzo.

II. Battelli a motore

1. Se su un battello a motore ricorrono le condizioni seguenti:

- a) il dispositivo di manovra può essere azionato senza particolare sforzo da una persona anche in caso di immersione massima autorizzata;
- b) durante la navigazione possono essere emessi nella cabina in cui è situato il timone segnali sonori ed ottici;
- c) i natanti con più di 350 tonnellate di stazza sono muniti di un apparecchio per la comunicazione reciproca tra la cabina in cui è situato il timone e la parte anteriore del battello;
- d) il dispositivo di propulsione può essere azionato dalla cabina in cui è situato il timone;
- e) per la vigilanza degli impianti di propulsione, dei segnali d'allarme, installati nella cabina in cui è situato il timone, scattano qualora
 - la temperatura dell'acqua di raffreddamento e la pressione dell'olio lubrificante dei motori principali e degli organi di trasmissione, nonché
 - la pressione dell'olio e dell'aria degli impianti che lavorano sotto pressione dell'olio e dell'aria,
 abbiano raggiunto il livello critico;
- f) i dispositivi indicati al punto e) emettono segnali d'allarme sonori o ottici; essi devono essere costruiti in modo da essere efficaci durante il funzionamento dei motori e da poter richiamare l'attenzione del comandante in qualsiasi situazione;
- g) gli impianti meccanici sono sistemati in modo che i lavori correnti di manutenzione possano essere interrotti in qualsiasi momento durante la navigazione;
- h) sui natanti con più di 350 tonnellate di stazza lorda le pompe per pompare l'acqua dalla sentina e per lavare il ponte sono motorizzate;

- i) sui natanti con più di 350 tonnellate di stazza lorda l'argano dell'ancora di prua e sui battelli con lunghezza superiore a 86 m anche l'argano dell'ancora di poppa sono motorizzati;
- j) sui battelli a motore dei gruppi 2, 3 e 4 gli argani dei cavi di rimorchio devono poter essere azionati da una sola persona;
- k) i natanti con più di 1 000 tonnellate di stazza lorda sono muniti di architravi che possono essere spostate o girate lateralmente, oppure sono muniti di impianti analoghi, come i boccaporti con portelli scorrevoli;

L'equipaggio comprende:

Gruppi	Tonnellaggio di stazza lorda	Equipaggi	A	B	C
1	da 150 a 500 t	comandanti	1	2	2
		timonieri	—	—	—
		marinai	1	1	2
		mozzi	—	—	—
2	da 500 a 1 000 t	comandanti	1	2	2
		timonieri	—	—	—
		marinai	1	1	3
		mozzi	1	1	—
3	da 1 000 a 1 600 t	comandanti	1	2	2
		timonieri	1	1	1
		marinai	2	2	3
		mozzi	—	—	1
4	più di 1 600 t	comandanti	1	2	2
		timonieri	1	1	1
		marinai	2	2	4
		mozzi	1	1	—

2. Sui battelli muniti di motori che sviluppano una potenza superiore agli 800 CV il marinaio deve essere sostituito da un marinaio motorista, a meno che le macchine siano sigillate e non richiedano manutenzione.

3. Sui battelli muniti di motori che sviluppano una potenza inferiore o uguale a 800 CV un membro dell'equipaggio deve essere in grado di avviare e spegnere il motore.

4. Se una o parecchie condizioni di cui al paragrafo 1 non sono soddisfatte, l'equipaggio previsto è aumentato, per tutti i modi d'esercizio, di un mozzo per i gruppi 1 e 2 e di un marinaio per i gruppi 3 e 4.

5. Se il motore viene impiegato soltanto per effettuare piccoli spostamenti nei porti e nei luoghi di carico o scarico, o per aumentare la manovrabilità del battello quando viene rimorchiato, il battello viene considerato, per quanto riguarda l'equipaggio, come una chiatta. Le restrizioni relative all'impiego del motore saranno indicate in un certificato di controllo.

6. Se un battello a motore rimorchia più di un natante, l'equipaggio aumenta in tutti i gruppi e in tutti i modi d'esercizio:

- di un mozzo per 2 o 3 natanti rimorchiati,
- di un marinaio per 4 o più natanti rimorchiati.

Se però un battello a motore rimorchia, seguendo la corrente, non più di due chiatte vuote, che sono accoppiate lateralmente, non è necessario prevedere un aumento del suo equipaggio.

Se un battello a motore funge da rimorchiatore di rinforzo con un solo cavo di romorchio, non è necessario prevedere un aumento dell'equipaggio.

III. Rimorchiatori

1. Se su un battello a motore, destinato a rimorchiare altri natanti, ricorrono le seguenti condizioni:

- a) gli impianti di propulsione possono essere azionati dalla cabina in cui è situato il timone;
- b) per la sorveglianza degli impianti di propulsione, i segnali d'allarme installati nella cabina in cui è situato il timone scattano:
 - qualora la temperatura dell'acqua di raffreddamento e della pressione dell'olio lubrificante dei motori principali e degli organi di trasmissione, nonché
 - la pressione dell'olio e dell'aria negli impianti che funzionano sotto pressione dell'olio e dell'aria,
 abbiano raggiunto il livello critico;
- c) i dispositivi di cui alla lettera b) emettono segnali d'allarme sonori e/o ottici; essi sono costruiti in modo da essere efficaci durante il funzionamento dei motori e da poter richiamare l'attenzione del comandante in qualsiasi situazione;
- d) gli argani per la manovra dell'ancora e gli argani dei cavi di romorchio sono motorizzati;
- e) gli argani dei cavi di romorchio possono essere azionati da una sola persona;

l'equipaggio comprende:

Gruppi	Potenza in CV	Equipaggio	A	B	C
1	fino a 250 CV	comandanti	1	2	2
		timonieri	—	—	—
		marinai	—	—	1
		mozzi	—	—	—
		macchinisti	—	—	—
		marinai motoristi	1	1	1
2	da 250 CV a 500 CV	comandanti	1	2	2
		timonieri	—	—	—
		marinai	—	—	1
		mozzi	1	1	1
		macchinisti	—	—	—
		marinai motoristi	1	1	1
3	da 500 CV a 750 CV	comandanti	1	2	2
		timonieri	—	—	—
		marinai	1	1	1
		mozzi	—	1	1
		macchinisti	—	—	—
		marinai motoristi	1	1	2

Gruppi	Potenza in CV	Equipaggio	A	B	C
4	da 750 CV a 1 000 CV	comandanti	1	2	2
		timonieri	—	—	—
		marinai	1	1	2
		mozzi	1	—	1
		macchinisti	1	1	1
		marinai motoristi	—	1	1
5	da 1 000 CV a 2 000 CV	comandanti	1	2	2
		timonieri	1	1	1
		marinai	1	1	2
		mozzi	1	—	1
		macchinisti	1	1	1
		marinai motoristi	—	1	1
6	più di 2 000 CV	comandanti	1	2	2
		timonieri	1	1	1
		marinai	2	2	4
		mozzi	1	—	—
		macchinisti	1	1	1
		marinai motoristi	—	1	1

2. Se i cavi di rimorchio sono in nailon, un marinaio può essere sostituito da un mozzo; tuttavia, l'equipaggio non può comprendere più di 2 mozzi.

Se nel gruppo 2 (da 250 CV a 500 CV) viene utilizzato soltanto un cavo di rimorchio o se vi è soltanto una lunghezza di rimorchio, non è necessario prevedere un mozzo.

3. Se una o parecchie condizioni di cui al paragrafo 1 non sono soddisfatte, l'equipaggio previsto viene aumentato di un marinaio motorista.

4. Se la manutenzione degli impianti indicati al paragrafo 1 viene effettuata mediante interventi volanti di macchinisti, l'equipaggio può essere ridotto di 1 macchinista.

IV. Deroghe e disposizioni complementari alle norme sub I, II e III

1. Se il numero dei timonieri, marinai e marinai motoristi compresi nell'equipaggio indicato ai capi I, II e III comprende 2 o più persone, un marinaio può essere sostituito da due mozzi. Questa sostituzione non è ammessa per la navigazione continua e semicontinua.

Un equipaggio non può comprendere più di 3 mozzi.

Due mozzi possono essere sostituiti da un marinaio, qualora gli altri membri dell'equipaggio siano un marinaio, un marinaio motorista o un timoniere.

2. Se l'equipaggio prescritto comprende più di 6 membri a bordo, nessun membro dell'equipaggio può, indipendentemente dal modo di esercizio, essere incaricato dei lavori comuni di cucina.

3. Se un battello non corrisponde, per grandezza, tipo di costruzione, attrezzatura o destinazione ai natanti descritti sub I, II e III, le autorità competenti dello Stato membro in cui l'impresa proprietaria del battello ha la propria sede debbono prevedere un equipaggio

più numeroso di quello prescritto dalle disposizioni che precedono, nell'ipotesi che l'equipaggio previsto in base alle disposizioni sub I, II e III non sia sufficiente a garantire la sicurezza di navigazione del battello.

Le autorità competenti degli Stati membri prevedono altresì per ogni natante, sempreché rientri nel campo d'applicazione dell'articolo 2 del regolamento, nonché per i rimorchiatori a vapore, tenuto conto della loro grandezza, del tipo di costruzione, dell'attrezzatura e della destinazione, l'equipaggio necessario che deve trovarsi a bordo durante la navigazione.

4. Sui battelli, il cui equipaggio comprende più di un comandante e di un marinaio, l'equipaggio può essere ridotto di un mozzo, qualora quest'ultimo frequenti una scuola professionale per battellieri e ciò possa essere comprovato mediante un certificato che si trova a bordo. Questa riduzione viene concessa per un periodo ininterrotto di tre mesi al massimo per anno civile.

5. Le autorità competenti degli Stati membri possono, per i battelli appartenenti ad imprese con sede nel loro territorio e aventi un equipaggio comprendente almeno un comandante e due altri membri, che siano almeno in possesso della qualifica di marinai, autorizzare per iscritto la sostituzione, per un periodo di tre mesi, di un marinaio mediante una persona di età non inferiore ai 18 anni che non abbia l'esperienza di navigazione richiesta dall'articolo 5, lettera c) del regolamento. Questa autorizzazione può essere tuttavia concessa soltanto se il comandante dimostra di non essere riuscito, nonostante gli sforzi compiuti, a completare l'equipaggio con un marinaio.

C. COMPOSIZIONE DEGLI EQUIPAGGI DEI CONVOGLI RIMORCHIATI A SPINTA

I. Convogli spinti da rimorchiatori a spinta standard

1. L'equipaggio dei convogli con rimorchiatori a spinta standard comprende:

Gruppi	Potenza in CV	Numero dei rimorchiatori a spinta	Equipaggio	A	B	C
1	fino a 500 CV	0 o 1 o 2	comandanti	1	2	2
			timonieri	—	—	—
			marinai	1	1	2
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	—	—	—
			marinai motoristi	1	1	2
		3 o più	comandanti	1	2	2
			timonieri	—	—	—
			marinai	2	2	3
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	—	—	—
			marinai motoristi	1	1	2

Gruppi	Potenza in CV	Numero dei rimorchiatori a spinta	Equipaggio	A	B	C
2	da 500 CV a 750 CV	0 o 1 o 2	comandanti	1	2	2
			timonieri	1	1	1
			marinai	1	1	2
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	—	—	—
			marinai motoristi	1	1	2
		3 o più	comandanti	1	2	2
			timonieri	1	1	1
			marinai	2	2	3
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	—	—	—
			marinai motoristi	1	1	2
3	da 750 CV a 1 000 CV	0 o 1 o 2	comandanti	1	2	2
			timonieri	1	1	1
			marinai	2	1	2
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	1	1	1
			marinai motoristi	—	1	1
		3 o più	comandanti	1	2	2
			timonieri	1	1	1
			marinai	3	2	3
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	1	1	1
			marinai motoristi	—	1	1
4	più di 1 000 CV	0 o 1 o 2	comandanti	1	2	2
			timonieri	1	1	1
			marinai	2	1	2
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	1	1	1
			marinai motoristi	—	1	1

Gruppi	Potenza in CV	Numero dei rimorchiatori a spinta	Equipaggio	A	B	C
4	più di 1 000 CV	3 o più	comandanti	1	2	2
			timonieri	1	1	1
			marinai	3	2	3
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	1	1	1
			marinai motoristi	—	1	1

II. Convogli spinti da natante da carico motorizzato

1. Per i convogli spinti da un natante da carico motorizzato

- il cui natante motorizzato a spinta soddisfa a tutte le condizioni indicate sub B II, paragrafo 1,
- il cui natante motorizzato a spinta è munito di una piattaforma di spinta e
- comprende un'unica chiatta, ed in nessun caso una chiatta non trasformata, l'equipaggio comprende:

Gruppi	Tonnellaggio di stazza lorda dell'automotore a spinta	Equipaggio	A	B	C
1	da 50 a 500 t	comandanti	1	2	2
		timonieri	—	—	—
		marinai	2	2	3
		mozzi	—	—	—
2	da 500 a 1 000 t	comandanti	1	2	2
		timonieri	—	—	—
		marinai	2	2	4
		mozzi	1	1	—
3	da 1 000 a 1 600 t	comandanti	1	2	2
		timonieri	1	1	1
		marinai	2	2	3
		mozzi	—	—	1
4	più di 1 600 t	comandanti	1	2	2
		timonieri	1	1	1
		marinai	2	3	4
		mozzi	1	1	—

2. Sui natanti da carico motorizzati a spinta che sviluppano una potenza superiore a 800 CV un marinaio può essere sostituito da un marinaio motorista.

Sui natanti da carico motorizzati a spinta che sviluppano una potenza inferiore o uguale a 800 CV un membro dell'equipaggio deve essere in grado di manovrare e sorvegliare i motori ed un altro membro dell'equipaggio deve essere capace di avviare e spegnere il motore.

3. Se una o parecchie condizioni indicate sub B II paragrafo 1 non sono soddisfatte, in tutti i modi di esercizio l'equipaggio viene aumentato per i gruppi 1 e 2 di un mozzo e per i gruppi 3 e 4 di un marinaio.

4. Se il natante da carico motorizzato non ha una piattaforma di spinta, le autorità competenti degli Stati membri debbono, per ciascun convoglio, farsi mostrare come i natanti sono agganciati tra di loro.

Se le autorità degli Stati membri constatano che, per effettuare convenientemente una manovra d'accoppiamento anche in condizioni sfavorevoli (pioggia, ghiaccio, eec.), gli equipaggi di ponte previsti non sono sufficienti, l'equipaggio deve essere rafforzato a seconda delle necessità.

III. Convogli con rimorchiatori trasformati

1. Per i convogli che vengono messi in movimento da un rimorchiatore trasformato che non è munito di tutti i dispositivi di un rimorchiatore standard,

— il cui rimorchiatore a spinta soddisfa le condizioni indicate sub B III, paragrafo 1, lettere a), b) e c) ed è munito di argani dell'ancora motorizzati

— e che non comprendono più di 2 chiatte,

l'equipaggio comprende:

Gruppi	Potenza in CV	Numero delle chiatte	Equipaggio	A	B	C
1	fino a 500 CV	1 o 2	comandanti timonieri marinai mozzi macchinisti marinai motoristi	1 — 2 — — 1	2 — 2 — — 1	2 — 3 — — 2
2	da 500 CV a 750 CV	1 o 2	comandanti timonieri marinai mozzi macchinisti marinai motoristi	1 1 2 — — 1	2 1 2 — — 1	2 1 3 — — 2
3	da 750 CV a 1000 CV	1 o 2	comandanti timonieri marinai mozzi macchinisti marinai motoristi	1 1 3 — 1 —	2 1 2 — 1 1	2 1 4 — 1 1

Gruppi	Potenza in CV	Numero delle chiatte	Equipaggio	A	B	C
4	più di 1 000 CV	1 o 2	comandanti	1	2	2
			timonieri	1	1	1
			marinai	3	2	4
			mozzi	—	—	—
			macchinisti	1	1	1
			marinai motoristi	—	1	1

2. Le autorità competenti degli Stati membri devono farsi mostrare come i singoli natanti del convoglio sono agganciati tra di loro. Qualora si dovesse constatare che, per effettuare convenientemente questa manovra anche in condizioni sfavorevoli (pioggia, ghiaccio, ecc.) non è sufficiente l'equipaggio prescritto nella tabella sub 1, l'equipaggio deve essere rafforzato secondo le necessità.