

COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(93) 217 def.

Bruxelles, 26 maggio 1993

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

concernente i requisiti minimi
di formazione di professioni marittime

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

I. INTRODUZIONE

1. Nel contesto delle misure destinate a migliorare le condizioni di esercizio dei trasporti marittimi comunitari⁽¹⁾, la Commissione ha precisato l'importanza della formazione della gente di mare, nonché del reciproco riconoscimento di diplomi, brevetti e certificati di qualifica dei marittimi.

L'importanza del fattore umano nella sicurezza della navigazione nonché la necessità di definire i requisiti minimi per la formazione degli equipaggi delle imbarcazioni comunitarie è stata sottolineata nelle conclusioni del Consiglio straordinario Ambiente/Trasporti del 25 gennaio 1993⁽²⁾. Queste considerazioni sono state riprese esplicitamente nella comunicazione "Una politica comune per la sicurezza marittima" che la Commissione ha adottato nel febbraio del 1993⁽³⁾.

2. Nel dicembre del 1988, il Consiglio ha adottato una direttiva relativa ad un sistema generale di riconoscimento dei diplomi di istruzione superiore che sanciscono formazioni professionali di una durata minima di tre anni, applicabile a tutte le professioni regolamentate per le quali si richiede una formazione di livello universitario di almeno tre anni e che non hanno formato oggetto di una direttiva specifica⁽⁴⁾. Tale direttiva copre le funzioni di alto livello esercitate a bordo delle navi, quali le funzioni del capitano e degli ufficiali.

(1) Un avvenire per l'industria comunitaria dei trasporti marittimi: misure intese a migliorare le condizioni operative dei trasporti marittimi comunitari. COM(89)266 def., punti 91-96. GU C 263 del 16.10.1989.

(2) Seduta straordinaria del Consiglio Ambiente/Trasporti; Bruxelles, 25 gennaio 1993. Doc. 4009/93 (Stampa 8).

(3) "Una politica comune per la sicurezza marittima" COM(93)66 del 24.2.1993.

(4) Direttiva n. 89/48/CEE del Consiglio del 21.12.1988 (GU L 19 del 24.1.1989).

Nel giugno del 1992, il Consiglio ha adottato una seconda direttiva che mira ad estendere tale riconoscimento ai titolari di diplomi e certificati che non rientrano nella direttiva del Consiglio del 21 dicembre 1988 e ai lavoratori non diplomati in possesso di esperienza professionale. Tale direttiva si applica anche al settore dei trasporti marittimi⁽¹⁾ regolamentando le diverse professioni che non rientrano nella direttiva precedente.

Anche se il reciproco riconoscimento dei diplomi, quale previsto dai sistemi generali, non potrà garantire un livello di formazione minimo adeguato per tutta la gente di mare esercitante funzioni a bordo di navi che battono bandiera di uno Stato membro, esso costituirà in ogni caso un elemento essenziale per quanto riguarda la sicurezza, segnatamente la salvaguardia della vita umana e dei beni in mare, nonché la protezione dell'ambiente marino.

II. LA FORMAZIONE DELLA GENTE DI MARE

3. Poiché il trasporto marittimo è essenzialmente un'attività internazionale, gli aspetti riguardanti la sicurezza in mare, le condizioni di lavoro e la formazione della gente di mare sono in larga misura disciplinati da disposizioni emanate da organizzazioni internazionali, quali l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) e l'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL). Esiste infatti tutta una serie di testi internazionali riguardanti la formazione per accedere alle diverse professioni marittime e il rilascio di brevetti e di certificati di capacità per le diverse professioni marittime, i più importanti dei quali sono:

- la Convenzione internazionale relativa alle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare - (STCW) dell'OMI 1978;
- la Convenzione n. 53 sulle licenze di capacità professionale degli ufficiali - OIL 1936;

(1) Direttiva 92/51/CEE del Consiglio del 18.6.1992 relativa ad un secondo sistema generale di riconoscimento delle formazioni professionali, che integra la direttiva 89/48/CEE (GU L 209 del 24.7.1992).

- la Convenzione n. 74 sui certificati di capacità di marinaio qualificato - OIL 1946;
- la Convenzione n. 69 sul diploma di capacità dei cuochi a bordo delle navi - OIL 1946;
- la Raccomandazione n. 137 sulla formazione professionale della gente di mare - OIL 1970;
- la Convenzione n. 164 sulla protezione sanitaria e le cure mediche per la gente di mare - OIL 1987;
- il documento che serve da guida: una guida internazionale sulla formazione marittima - OIL/OMI 1985.

Per quanto riguarda la Convenzione STCW, il Consiglio aveva adottato una risoluzione nel dicembre del 1978⁽¹⁾ con la quale invitava gli Stati membri a ratificare detta Convenzione.

È opportuno ricordare che, da un lato, anche se le convenzioni sono state ratificate dagli Stati membri, le disposizioni in esse contenute non sono sempre applicate in modo convergente nella pratica e che, dall'altro, tali convenzioni internazionali possono essere denunciate unilateralmente.

4. Il Consiglio straordinario Ambiente/Trasporti del 25 gennaio 1993, che si è occupato della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento marino, ha sottolineato l'importanza che attribuisce al fatto che le norme internazionali relative alla sicurezza marittima siano applicate in modo rigoroso nella Comunità. Allo scopo di adottare a livello comunitario requisiti minimi per la formazione professionale, esso ha invitato la Commissione a proporre, tra l'altro, azioni specifiche volte a migliorare la formazione professionale della gente di mare, visto che l'errore umano resta la causa principale degli incidenti che avvengono in mare. Per il trasporto dei passeggeri e il trasporto di prodotti pericolosi o inquinanti, il Consiglio ha chiesto inoltre che la gente di mare sia in possesso di conoscenze linguistiche adeguate che permettano, fra l'altro, un intervento più efficace in caso di incidente.

(1) GU L 33 dell'8.2.1979.

MOTIVAZIONE DELLA DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

5. La Commissione, nella sua comunicazione "Una politica comune per la sicurezza marittima", trasmessa al Consiglio, al Parlamento e al Comitato economico e sociale, dimostra chiaramente che circa il 60% degli incidenti che si verificano in mare sono dovuti al fattore umano e che anche la mancanza di un'efficace comunicazione a bordo delle navi, spesso per difficoltà linguistiche, può costituire una causa non trascurabile degli incidenti.
6. Attualmente, come in passato, né le iniziative delle Organizzazioni internazionali, né quelle adottate a livello nazionale dagli Stati membri sono in grado di risolvere questi problemi proprio quando il carattere internazionale degli equipaggi che navigano nelle acque comunitarie rende ancora più urgente l'esigenza di adottare misure che garantiscano i requisiti professionali e le competenze linguistiche.

Queste misure devono applicarsi indiscriminatamente alla gente di mare originaria degli Stati membri e a quella proveniente dai paesi terzi. Il potenziamento della sicurezza marittima implica che tutti gli equipaggi che lavorano a bordo di navi che operano nelle acque comunitarie siano in possesso delle qualifiche professionali previste dal diritto internazionale e segnatamente dalla Convenzione STCW dell'OMI.

7. La Commissione constata che i lavori condotti nell'ambito dell'OMI non affrontano la questione cruciale del controllo dell'attuazione effettiva delle disposizioni internazionali relative alla formazione della gente di mare.

La Convenzione STCW del 1978, ratificata fino ad oggi da 93 paesi, non prevede nessuna misura di controllo del rispetto dei requisiti minimi di formazione della gente di mare da parte delle parti contraenti.

Considerando l'importanza della questione, è evidente che soltanto un'iniziativa comunitaria riuscirebbe a risolvere questi problemi. In effetti, un'azione di questo tipo si giustifica in quanto, tramite la direttiva comunitaria, si può garantire un'applicazione uniforme del diritto comunitario pertinente in modo più efficace.

Il Consiglio straordinario del 25 gennaio ha d'altronde invitato la Commissione a presentare al più presto una serie di proposte relative alla formazione professionale della gente di mare allo scopo di promuovere la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino nella Comunità.

ANALISI DELL'AZIONE PROPOSTA

8. La Commissione ritiene che all'interno della Comunità si debba attuare un sistema che preveda un livello minimo di istruzione, basato sulle norme internazionali, definite segnatamente nella Convenzione STCW dell'OMI, e che comprenda inoltre una formazione linguistica della gente di mare occupata a bordo delle navi passeggeri e delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti. L'attuale progetto di direttiva fissa il livello minimo di formazione dei capitani, degli ufficiali, dei marinai, dei macchinisti e degli addetti qualificati alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio.

Secondo le disposizioni, a partire dal 1995, tutti gli Stati membri dovranno rilasciare alla gente di mare un certificato ai sensi delle disposizioni specifiche della Direttiva che sono quelle della Convenzione STCW dell'OMI.

9. Considerando il carattere intrinsecamente internazionale del settore dei trasporti marittimi, la direttiva dovrà affrontare la questione delle diverse nazionalità degli equipaggi.

La Commissione ritiene dunque che, per i membri d'equipaggio originari di paesi terzi che lavorano a bordo di navi comunitarie che effettuano trasporti marittimi in acque comunitarie, si debbano adottare misure che garantiscano che le qualifiche di tali equipaggi rispondano alle esigenze internazionali in materia di formazione professionale. Per tale motivo, la Commissione ritiene che sia necessario concludere accordi tra la Comunità ed i paesi terzi interessati, che prevedano le misure atte a garantire una formazione adeguata della gente di mare non comunitaria, allo scopo di assicurare l'eguaglianza di tutti gli equipaggi che lavorano nella Comunità.

10. Infine, ove si tratti di navi che battono bandiera non comunitaria, con equipaggi provenienti da paesi terzi che non hanno firmato un accordo con la Comunità, la Commissione propone che tali navi vengano sottoposte in via prioritaria nei porti della Comunità ai controlli intesi a verificare che la formazione e le qualifiche degli equipaggi siano conformi alle norme delle Convenzioni internazionali. Gli Stati membri adotteranno le misure adeguate, ivi incluso il fermo della nave, nel caso in cui si constati un livello di formazione insufficiente dell'equipaggio.

III. CONCLUSIONI

11. La presente proposta di direttiva intende:

- promuovere la qualifica adeguata dei capitani, degli ufficiali, dei marinai, dei macchinisti e degli addetti qualificati alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio che lavorano a bordo di

navi immatricolate nella Comunità, e pertanto aumentare la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente grazie a gente di mare qualificata;

- promuovere le conoscenze linguistiche adeguate di quegli equipaggi che lavorano a bordo di navi passeggeri e di navi che trasportano merci pericolose o inquinanti;
- introdurre misure volte ad accertare che anche gli equipaggi non comunitari che lavorano nella Comunità siano in possesso delle qualifiche professionali adeguate, ai sensi delle disposizioni internazionali.

La proposta di direttiva fissa norme minime di formazione per le diverse professioni marittime, secondo le diverse categorie di navi, sulla scorta delle esigenze stabilite dalla Convenzione internazionale dell'OMI del 1978 relativa alle norme di formazione, di abilitazione e di servizi di guardia della gente di mare (Convenzione STCW), adottata e ratificata da tutti gli Stati membri dotati di una marina mercantile.

La presente proposta non impone quindi requisiti di formazione professionale superiori a quelli decisi dall'OMI, ad eccezione di conoscenze linguistiche adeguate per gli equipaggi occupati a bordo delle navi passeggeri e di navi che trasportano merci pericolose o inquinanti, che fino ad oggi non hanno formato oggetto di normative internazionali.

**Proposta di direttiva del Consiglio
concernente i requisiti minimi
di formazione di professioni marittime**

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

visto il parere del Parlamento europeo⁽²⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁽³⁾,

considerando che le norme per il rilascio di diplomi, brevetti e certificati di qualifica professionale della gente di mare differiscono da uno Stato membro all'altro e che tale diversità tra le normative nazionali in materia di formazione nel settore coperto dalla presente direttiva non garantisce sempre una formazione adeguata per rispondere alle esigenze della sicurezza marittima;

considerando che le direttive 89/48/CEE⁽⁴⁾ e 92/51/CEE⁽⁵⁾ del Consiglio relative ai sistemi generali di riconoscimento dei diplomi e delle formazioni professionali si applicano alle professioni marittime interessate dalla presente direttiva e contribuiscono a facilitare il rispetto degli obblighi del trattato per quanto riguarda l'abolizione tra gli Stati membri degli ostacoli alla libera circolazione delle persone e dei servizi;

(1)

(2)

(3)

(4) GU L 19 del 24.1.1989.

(5) GU L 209 del 24.7.1992.

considerando tuttavia che il riconoscimento reciproco dei diplomi e dei certificati, come previsto dai sistemi generali, non garantisce sempre una formazione armonizzata per tutta la gente di mare che opera a bordo delle varie navi che battono bandiera di uno Stato membro e/o dell'EUROS pur essendo ciò essenziale dal punto di vista della sicurezza dei trasporti marittimi;

considerando che è pertanto necessario stabilire un livello minimo di formazione della gente di mare nella Comunità;

considerando che, tenuto conto della specificità del trasporto di merci pericolose o inquinanti e del trasporto di passeggeri per via marittima e dei rischi inerenti a tale tipo di trasporto, è opportuno migliorare le condizioni in cui si effettuano tali trasporti al fine di salvaguardare la vita umana e l'ambiente marino e che pertanto è necessario esigere dalle persone che lavorano a bordo di tali navi un livello soddisfacente di conoscenze linguistiche;

considerando che per raggiungere tale obiettivo si impone un'azione a livello comunitario, visto che le misure che gli Stati membri hanno attuato o attueranno individualmente non offrono una soluzione soddisfacente;

considerando che è opportuno tener conto del patrimonio normativo internazionale in materia di formazione e di qualifica marittime, in particolare la Convenzione internazionale del 1978 relativa alle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare (Convenzione STCW)⁽¹⁾;

considerando che è opportuno adottare misure per garantire che la gente di mare originaria di paesi terzi sia in possesso delle qualifiche necessarie, conformemente a quanto dispongono le Convenzioni internazionali al riguardo:

(1) Conferenza internazionale del 1978 relativa alla formazione e all'abilitazione della gente di mare, OMI, Londra 1978.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Al sensi della presente direttiva si intende per:

- a) "Capitano", la persona che ha il comando di una nave.
- b) "Ufficiale", il membro dell'equipaggio, diverso dal capitano, nominato a tale funzione in forza di leggi o di regolamenti nazionali o, in mancanza di questi, in forza dei contratti collettivi o in base alle consuetudini.
- c) "Ufficiale di coperta", l'ufficiale qualificato al servizio sul "ponte di comando".
- d) "Primo ufficiale", l'ufficiale di coperta gerarchicamente sotto il capitano e al quale compete il comando della nave qualora il capitano non sia in grado di assicurarla.
- e) "Ufficiale di macchina", l'ufficiale qualificato al servizio nella "sala macchine".
- f) "Direttore di macchina", l'ufficiale di macchina principale, responsabile della propulsione meccanica della nave.
- g) "Primo ufficiale di macchina", l'ufficiale di macchina gerarchicamente sotto il direttore di macchina e che diventa responsabile della propulsione meccanica della nave qualora il direttore di macchina non sia in grado di assicurarla.
- h) "Allievo ufficiale di macchina", la persona che segue un corso di formazione per diventare ufficiale di macchina e che è nominata a tale funzione in forza di leggi o di regolamenti nazionali.

- i) "Ufficiale radioelettricista", la persona in possesso di un brevetto di operatore radiotelegrafista di prima o seconda classe o di un brevetto generale di operatore alle radiocomunicazioni del servizio mobile marittimo, rilasciato conformemente alle disposizioni dei regolamenti delle radiocomunicazioni, e che esercita le sue funzioni nella stazione di radiotelegrafia di una nave a bordo della quale la presenza di una stazione di questo tipo è prevista dalle disposizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare.
- j) "Operatore radiotelefonista", la persona in possesso di un brevetto appropriato, rilasciato conformemente alle disposizioni dei regolamenti delle radiocomunicazioni.
- k) "Marinaio", "macchinista" e addetto qualificato alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio, qualsiasi membro dell'equipaggio della nave diverso dal capitano o dagli ufficiali.
- l) "Nave marittima", qualsiasi nave diversa da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne o nelle acque adiacenti alle zone in cui si applicano i regolamenti portuali.
- m) "Merci pericolose", le merci contemplate dal codice IMDG, al capitolo 19 del protocollo IGS e al capitolo 17 del protocollo IBC.
- n) "Merci inquinanti":
 - gli idrocarburi elencati nell'allegato 1 della Convenzione MARPOL,
 - le sostanze liquide nocive elencate nell'allegato 2 della Convenzione MARPOL,
 - le sostanze nocive elencate nell'allegato 3 della Convenzione MARPOL.
- o) "Gente di mare", tutte le persone che esercitano funzioni a bordo di una nave marittima.

Articolo 2

La presente direttiva è applicabile alla gente di mare che presta servizio a bordo di navi immatricolate in uno Stato membro della Comunità e/o nel registro comunitario EUROS, ad eccezione:

- delle navi da guerra, navi da guerra ausiliarie o altre navi appartenenti ad uno Stato membro o gestite da tale Stato membro esclusivamente a fini governativi e non commerciali;
- di tutte le navi da pesca;
- delle imbarcazioni da diporto che non effettuino alcun traffico commerciale.

Articolo 3

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i capitani, gli ufficiali, i marinai, i macchinisti e gli addetti qualificati alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio che intendono esercitare la loro professione a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro e/o EUROS siano titolari di un brevetto rilasciato o riconosciuto dall'autorità o dall'organismo all'uopo designati da ciascuno Stato membro, da cui risulti che gli interessati hanno seguito con successo una formazione adeguata alla professione che intendono esercitare a bordo di tale nave.

Articolo 4

Per "brevetto", si intende qualsiasi documento valido, a prescindere dalla sua denominazione, rilasciato dall'autorità competente di uno Stato membro o con l'autorizzazione di quest'ultima, o riconosciuto da tale autorità e abilitante il titolare ad assolvere le funzioni menzionate in detto documento o autorizzate dalle norme nazionali, sempreché tale documento comprovi un livello minimo di formazione per ciascuna professione conformemente alle disposizioni della presente direttiva.

Articolo 5

1. Ai fini del conseguimento del brevetto, la formazione richiesta per i capitani, gli ufficiali, i marinai, i macchinisti e gli addetti qualificati alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio, è impartita nel quadro di uno o più corsi teorici e di un servizio in mare, accompagnati da esercitazioni pratiche, riconosciuti dall'autorità o dall'organismo designati da ciascuno Stato membro.
2. Tale formazione deve rispettare i requisiti minimi definiti dagli allegati della Convenzione internazionale dell'OMI del 1978 relativa alle norme di formazione, di abilitazione e di servizio di guardia della gente di mare (Convenzione STCW). I requisiti minimi sono quelli elencati negli allegati della presente direttiva e segnatamente:
 - per il capitano e il primo ufficiale che prestano servizio a bordo di navi di stazza lorda pari o superiore a 200 t., i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato I, regole II/1, II/2, II/5, II/7 e II/8;
 - per l'ufficiale in servizio nei turni di guardia sul ponte di comando e incaricato del comando a bordo di navi di stazza lorda inferiore a 200 t., i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato I, regole II/1, II/3, II/5, II/7 e II/8;

- per l'ufficiale in servizio nei turni di guardia sul ponte di comando di navi di stazza lorda pari o superiore a 200 t., i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato I, regole II/1, II/4, II/5, II/7 e II/8;
- per il direttore di macchina e il primo ufficiale di macchina che prestano servizio a bordo di navi con potenza pari o superiore a 3000 kw, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato II, regole III/1, III/2 e III/5;
- per il direttore di macchina e il primo ufficiale di macchina che prestano servizio a bordo di navi con potenza compresa tra 750 e 3000 kw, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato II, regole III/1, III/3 e III/5;
- per l'ufficiale di macchina in servizio di guardia in una sala macchine di tipo tradizionale, oppure l'ufficiale di macchina in servizio in una sala macchine ove la presenza permanente di personale non è richiesta, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato II, regole III/1, III/4 e III/5;
- per l'ufficiale radioelettricista, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato III, regole IV/1 e IV/2;
- per l'operatore radiotelefonista, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato IV, regola IV/3;
- per i capitani, gli ufficiali, i marinai e i macchinisti in servizio a bordo di navi petroliere, navi cisterna per prodotti chimici e navi cisterna per gas liquefatti, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato V, regole V/1, V/2 e V/3;
- per i marinai in servizio nei turni di guardia sul ponte, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato I, regola II/6;
- per i macchinisti in servizio di guardia nella sala macchine, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato II, regola III/6;

- per gli addetti qualificati alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio, i requisiti sono quelli ripresi nell'allegato VI, regola VI/I.
3. Gli Stati membri garantiscono che, nell'ambito della formazione di cui al paragrafo 1, siano applicate le disposizioni della direttiva 92/29/CEE⁽¹⁾ del Consiglio, riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per promuovere una migliore assistenza medica a bordo delle navi e segnatamente l'articolo 5 della stessa.
 4. Le disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono applicabili fatte salve le disposizioni comunitarie più favorevoli in materia di salute e sicurezza durante il lavoro, in particolare quelle della direttiva 89/391/CEE⁽²⁾ del Consiglio del 12 giugno 1989 e delle relative direttive particolari d'applicazione.
 5. Il rilascio del brevetto è subordinato al superamento di un esame riconosciuto dall'autorità competente di uno Stato membro, che garantisce l'indipendenza degli esaminatori.

Articolo 6

1. Gli Stati membri designano l'autorità o l'istanza in grado di fornire la formazione di cui all'articolo 5.
2. Gli Stati membri designano l'autorità o l'istanza in grado di sancire la formazione e di attestare il superamento delle prove di cui all'articolo 5.

(1) GU L 113 del 30.4.1992, pag. 9.

(2) GU L 183 del 29.6.1989.

Articolo 7

1. Gli Stati membri assicurano che a bordo delle navi passeggeri o delle navi che effettuano servizi regolari di trasporto passeggeri e di autoveicoli provenienti da e o dirette ad un porto di uno Stato membro, il capitano, gli ufficiali, i macchinisti, i marinai e gli addetti responsabili alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio, siano in grado di comunicare tra loro. L'intero equipaggio, incaricato di aiutare i passeggeri nell'eventualità di situazioni critiche, deve essere qualificato per comunicare nella(e) lingua(e) utilizzata(e) dalla maggior parte dei passeggeri trasportati in generale su una rotta determinata.
2. Gli Stati membri assicurano inoltre che, a bordo delle navi petroliere, gassiere e chimichiere, il capitano, gli ufficiali, i marinai e i macchinisti siano qualificati affinché l'intero equipaggio possa comunicare in una lingua comune.

Articolo 8

Gli Stati membri possono rilasciare un brevetto di formazione professionale ai capitani, agli ufficiali, ai macchinisti, ai marinai e agli addetti qualificati alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio che ne fanno per la prima volta richiesta entro i sei mesi che precedono la data di entrata in applicazione della presente direttiva, pur senza aver seguito i corsi e superato l'esame di cui all'articolo 5, a condizione che gli interessati forniscano la prova di aver esercitato le loro attività rispettive per un periodo di almeno un anno nel corso del quinquennio che precede la data di entrata in vigore della direttiva.

Articolo 9

1. I membri d'equipaggio non originari di uno Stato membro che non sono in possesso di un brevetto come previsto dall'articolo 3, possono essere ammessi a bordo delle navi che battono bandiera di uno Stato membro purché sia stato concluso un accordo reciprocamente soddisfacente fra la Comunità e i paesi terzi dai quali proviene la gente di mare interessata. Per "accordo reciprocamente soddisfacente", si intende un accordo che garantisca alle parti interessate il rispetto e l'applicazione effettiva ed integrale delle disposizioni della Convenzione STCW dell'OMI riprese nella presente direttiva.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le navi che battono bandiera non comunitaria con equipaggi originari di uno o più paesi terzi che abbiano ratificato la Convenzione ma che non abbiano concluso un accordo con la Comunità, siano sottoposte, prioritariamente, a controlli da parte dell'autorità competente dello Stato di approdo volti a verificare che la formazione e le qualifiche professionali degli equipaggi rispondano alle norme della Convenzione STCW dell'OMI.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie, ivi incluso il fermo della nave, qualora le autorità portuali incaricate del controllo constatino che gli equipaggi sottoposti a detto controllo non sono in grado di comprovare le capacità professionali richieste per l'espletamento delle funzioni loro assegnate a bordo della nave.

Articolo 10

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 1° gennaio 1995.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il testo delle disposizioni che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 11

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Consiglio
Il Presidente

A L L E G A T I

ALLEGATO I

COMANDANTE - SEZIONE DI COPERTA

REGOLA II/1

Principi fondamentali da osservare nella
tenuta di una guardia di navigazione

- Gli Stati membri
1. devono indirizzare l'attenzione degli armatori, operatori marittimi, comandanti e personale di tenuta della guardia sui seguenti principi che devono essere osservati per garantire che in ogni momento sia mantenuta una guardia sicura di navigazione.
 2. Il comandante di ogni nave è tenuto ad assicurarsi che le disposizioni per la tenuta della guardia siano adeguate a mantenere una guardia sicura di navigazione. Sotto la direzione generale del comandante, gli ufficiali di guardia sono responsabili della navigazione sicura della nave durante i loro periodi di servizio, quando sono particolarmente coinvolti per evitare collisioni e arenamenti.
 3. I principi fondamentali che comprendono, ma che non sono limitati a quanto segue, devono essere presi in considerazione su tutte le navi.
 4. Disposizioni per la guardia.
 - (a) La composizione della guardia deve essere in ogni occasione adeguata ed appropriata alle circostanze e condizioni predominanti e deve tener conto della necessità di mantenere un appropriato servizio di vedetta.
 - (b) Nel decidere la composizione della guardia sul ponte, che può comprendere appropriati comuni di coperta, si deve tener conto, inter alia, dei seguenti fattori:
 - (i) in nessun momento il ponte deve essere lasciato sguarnito;
 - (ii) le condizioni metereologiche, la visibilità e le condizioni di luce diurne o notturne;
 - (iii) la vicinanza di pericoli per la navigazione per possono rendere necessario che l'ufficiale responsabile della guardia effettui altri servizi di navigazione;
 - (iv) l'impiego e la condizione operativa dei mezzi di ausilio per la navigazione quali radar o dispositivi elettronici per il punto nave o qualsiasi altra attrezzatura che ri-

guarda la navigazione sicura della nave;

- (v) se la nave è munita di governo automatico;
- (vi) qualsiasi esigenza insolita per la guardia di navigazione che potrebbe presentarsi come risultato di circostanze operative particolari.

5. Idoneità per il servizio

Il sistema di guardia deve essere tale che l'efficienza degli ufficiali di tenuta della guardia e dei comuni di tenuta della guardia non sia menomata dalla fatica. I compiti devono essere organizzati in modo tale che la prima guardia all'inizio del viaggio ed i seguenti cambi di guardia siano sufficientemente riposati ed anche idonei per questo servizio.

6. Navigazione

(a) Il viaggio designato deve essere programmato in anticipo prendendo in considerazione tutte le informazioni attinenti ed ogni tracciamento di rotta deve essere controllato prima che il viaggio abbia inizio.

(b) Durante la guardia bisogna controllare, a intervalli sufficientemente frequenti, la tenuta della rotta, la posizione e la velocità, impiegando qualsiasi mezzo per l'ausilio alla navigazione disponibile e necessario per garantire che la nave segua la rotta stabilita.

(c) L'ufficiale di guardia deve conoscere perfettamente la dislocazione ed il funzionamento di tutte le apparecchiature di sicurezza e di navigazione che si trovano a bordo della nave e deve essere al corrente e tener conto dei limiti operativi di tali apparecchiature.

(d) L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione non deve intraprendere nè deve essergli assegnato qualsiasi servizio che possa interferire con la navigazione sicura della nave.

7. Attrezzature per la navigazione

(a) L'ufficiale di guardia deve utilizzare nel modo più efficace tutte le apparecchiature di navigazione a sua disposizione.

(b) Nell'impiegare il radar, l'ufficiale di guardia deve tener presente la necessità di osservare, in qualunque momento, le disposizioni sull'uso del radar contenute nelle appropriate regolamentazioni per prevenire la collisione in mare.

(c) In caso di necessità, l'ufficiale di guardia non deve esitare ad usare il timone, le macchine e l'apparato di segnalazione acustica.

8. Doveri e responsabilità di navigazione

(a) L'ufficiale responsabile della guardia deve:

- (i) montare la guardia sul ponte, che non deve per nessun motivo lasciare fino a quando non sia stato rilevato;
- (ii) continuare ad essere responsabile della navigazione sicura della nave anche se il comandante é presente sul ponte, fino a quando il comandante non lo informi specificatamente di aver assunto tale responsabilità e questo sia reciprocamente compreso;
- (iii) comunicare al comandante quando ha qualsiasi dubbio su quale azione intraprendere nell'interesse della sicurezza;
- (iv) non consegnare la guardia all'ufficiale montante se ha motivo di credere che quest'ultimo non é palesamente in grado di assolvere il suo compito in modo efficace, nel qual caso deve darne quindi comunicazione al comandante.

(b) Nel rilevare la guardia, l'ufficiale montante deve assicurarsi per quanto riguarda il punto nave effettivo o stimato e confermare la rotta che intende seguire, la prora e la velocità e deve prendere nota di qualsiasi pericolo per la navigazione di cui é previsto l'incontro durante la sua guardia.

(c) Deve essere tenuta una corretta registrazione delle manovre e delle attività durante la guardia, che si riferiscono alla navigazione della nave.

9. Servizio di vedetta.

Oltre a mantenere un appropriato servizio di vedetta allo scopo di valutare in pieno la situazione ed il rischio di collisione, arenamento ed altri pericoli per la navigazione, i compiti della vedetta includono l'avvistamento di navi od aerei in difficoltà, di naufraghi, di relitti e rottami. Nel mantenere un servizio di vedetta si deve osservare quanto segue:

- (a) la vedetta deve essere in grado di prestare la massima attenzione alla tenuta di un appropriato servizio di vedetta e non può intraprendere né essergli assegnati altri compiti che possano interferire con tale compito;
- (b) i compiti della vedetta e del timoniere sono separati ed il timoniere non può essere considerato come vedetta mentre stà al timone, salvo nelle piccole navi dove la posizione del timone offre una visuale circolare sgombra e non c' é nessuna menomazione per visione notturna od altri ostacoli che possano impedire un appropriato servizio di vedetta. L'ufficiale responsabile della guardia può essere l'unica vedetta durante il giorno purché in tali occasioni:

- (i) la situazione sia stata attentamente valutata e che sia stato stabilito senza ombra di dubbio che è sicuro agire così;
- (ii) siano stati valutati a fondo tutti i fattori pertinenti che comprendano, ma che non siano limitati a:
 - condizioni atmosferiche
 - visibilità
 - densità del traffico
 - vicinanza di pericoli per la navigazione
 - l'attenzione necessaria quando si naviga entro o vicini a schemi di separazione del traffico;
- (iii) il rinforzo sia immediatamente disponibile ad essere convocato sul ponte quando qualsiasi cambiamento nella situazione lo richieda.

10. Navigazione con pilota a bordo.

Nonostante le prestazioni e gli obblighi di un pilota, la sua presenza a bordo non solleva il comandante o l'ufficiale responsabile della guardia dai suoi doveri ed obblighi relativi alla sicurezza della nave. Il comandante ed il pilota si devono scambiare le informazioni concernenti le procedure di navigazione, le condizioni locali e le caratteristiche della nave. Il comandante e l'ufficiale di guardia devono collaborare a stretto contatto con il pilota e mantenere un accurato controllo della posizione e del movimento della nave.

11. Protezione dell'ambiente marino.

Il comandante e l'ufficiale responsabile della guardia devono essere consapevoli dei gravi effetti dell'inquinamento operativo o accidentale dell'ambiente marino e prendere tutte le precauzioni possibili per evitare tale inquinamento, particolarmente nell'ambito delle relative regolamentazioni internazionali e portuali.

REGOLA II/2.

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei
comandanti e dei primi ufficiali di coperta di navi
da 200 o più ton di stazza lorda

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi da 1600 o più ton di stazza lorda.

1. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi in navigazione aventi 1600 o più ton di stazza lorda devono possedere un adeguato certificato.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - (a) soddisfare l'Amministrazione per quanto riguarda l'idoneità fisica, con particolare riguardo alla vista e all'udito;
 - (b) soddisfare i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda ed avere un servizio in navigazione riconosciuto in quel compito:
 - (i) per l'abilitazione quale primo ufficiale di coperta, non meno di 18 mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 12 mesi se l'Amministrazione richiede un addestramento specifico che sia considerato equiparato ad un servizio di almeno 6 mesi quale ufficiale responsabile di una guardia in navigazione;
 - (ii) per l'abilitazione quale comandante, non meno di 36 mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se non meno di 12 mesi di tale servizio in navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta o se l'Amministrazione richiede un addestramento specifico che essa considera essere equiparato a tale servizio;
 - (c) aver superato un appropriato esame con soddisfazione dell'Amministrazione. Tale esame deve comprendere le materie citate nell'Appendice della presente Regola, salvo che l'Amministrazione non modifichi queste richieste di esami per i comandanti od i primi ufficiali di coperta di navi aventi dimensioni limitate adibite a viaggi costieri, nel modo che ritiene opportuno, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi tra le 200 e le 1600 ton di stazza lorda.

3. Ogni comandante ed ogni primo ufficiale di coperta di navi in navigazione tra le 200 e le 1600 ton di stazza lorda deve possedere un appropriato certificato.

4. Ogni candidato all'abilitazione deve:

- (a) soddisfare l'Amministrazione dal punto di vista della idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista e all'udito;

- (b) (i) per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di coperta, rispondere ai requisiti di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda;
- (ii) per l'abilitazione in qualità di comandante, rispondere ai requisiti di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda ed avere un servizio di navigazione riconosciuto in questa funzione per un periodo non inferiore a 36 mesi; tuttavia, questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se non meno di 12 mesi di tale servizio in navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta o se l'Amministrazione prescrive un addestramento specifico che essa considera equiparato a tale servizio;
- (c) aver superato un esame appropriato con soddisfazione dell'Amministrazione. Tale esame deve comprendere le materie citate nell'Appendice, salvo che l'Amministrazione modifichi queste richieste di esame per comandanti e primi ufficiali di coperta di navi adibite a viaggi costieri, nel modo che essa ritiene opportuno, per escludere quelle materie che non sono applicabili alle acque ed alle navi interessate, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

Generalità

5. Il livello di cognizioni richieste per quanto riguarda i diversi capitoli dell'Appendice può essere modificato a seconda se il certificato sia rilasciato a livello di comandante o di primo ufficiale di coperta e a seconda se il certificato od i certificati siano validi per navi da 1600 o più ton di stazza lorda o per navi tra le 200 e le 1600 ton di stazza lorda.

APPENDICE ALLA REGOLA II/2.

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di comandanti e primi ufficiali di coperta di navi da 200 o più ton di stazza lorda

1. Il programma di studi sotto riportato è compilato per l'esame di candidati per l'abilitazione quali comandanti e primi ufficiali di coperta di navi da 200 o più ton di stazza lorda. Si prefigge di ampliare

e di approfondire gli argomenti contenuti nella Regola II/4 - "Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda". Tenendo presente che un comandante ha la responsabilità finale per la sicurezza della nave, dei passeggeri, dell'equipaggio e del carico e che un primo ufficiale di coperta deve essere in grado di assumere questa responsabilità in qualsiasi momento, l'esame su questi argomenti deve tendere a verificare la loro capacità di assimilare tutte le informazioni disponibili che riguardano la sicurezza della nave.

2. Navigazione e determinazione della posizione.

(a) Pianificazione del viaggio e navigazione in tutte le condizioni:

- (i) con metodi accettabili per tracciare rotte oceaniche;
- (ii) in acque ristrette;
- (iii) tra i ghiacci;
- (iv) in visibilità limitata;
- (v) in schemi di separazione del traffico;
- (vi) in aree con ampi effetti di marea.

(b) Determinazione del punto nave:

- (i) mediante osservazioni astronomiche, incluso il sole, le stelle, la luna ed i pianeti;
- (ii) mediante osservazione terrestre, compresa la capacità di usare rilevamenti di punti rilevanti ed ausili alla navigazione quali fari, mede e boe in unione con le appropriate carte nautiche, avvisi ai naviganti ed altre pubblicazioni, per stabilire l'esattezza del punto nave risultante;
- (iii) impiegando tutti i moderni mezzi elettronici di ausilio per la navigazione che soddisfino l'Amministrazione, con particolare conoscenza dei loro principi di funzionamento, limiti, fonte di errore, rivelazione di erronea rappresentazione di informazioni e metodi di correzione per ottenere un accurato punto nave.

3. Tenuta della guardia.

- (a) Dimostrare perfetta conoscenza del contenuto, applicazione e scopi del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, ivi compresi quegli Allegati che si riferiscono alla navigazione sicura.
- (b) Dimostrare conoscenza del contenuto della Regola II/1 - "Principi Fondamentali da Osservare nella Tenuta di una Guardia di Navigazione".

4. Apparecchiatura radar.

Dimostrare con l'impiego del simulatore radar o, quando questo non è disponibile, col rapportatore diagramma, la conoscenza dei fondamenti del radar e la capacità di far funzionare ed usare il radar e di interpretare ed analizzare le informazioni ottenute da questo apparato, compresi:

- (a) i fattori che influenzano le prestazioni e la precisione;
- (b) messa a punto e conservazione della rappresentazione;
- (c) rivelazione di erronee rappresentazioni di informazioni, echi falsi, echi del mare, ecc.;
- (d) portata e rilevamento;
- (e) identificazione di echi critici;
- (f) rotta e velocità delle altre navi;
- (g) tempo e distanza dal punto di massimo avvicinamento di navi incrocianti, in controrotta e raggiungenti;
- (h) rilevazione di mutamenti nella rotta e nella velocità di altre navi;
- (i) conseguenze di mutamenti nella propria rotta o nella velocità od in entrambe;
- (j) applicazione del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare.

5. Bussole magnetiche e giroscopiche.

Capacità di determinare e correggere le deviazioni delle bussole magnetiche e giroscopiche e conoscenza dei mezzi per correggere tali deviazioni.

6. Meteorologia ed oceanografia.

- (a) Dimostrare di essere in grado di capire ed interpretare una carta sinottica e di fare una previsione meteorologica dell'area, tenendo presenti le condizioni meteorologiche locali.
- (b) Conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici ivi compresi i cicloni tropicali e come evitare il centro dell'uragano ed i settori pericolosi.
- (c) Conoscenza dei sistemi delle correnti oceaniche.
- (d) Capacità di adoperare tutte le appropriate pubblicazioni nautiche sulle maree e sulle correnti, ivi comprese quelle in lingua inglese.
- (e) Capacità di calcolare le condizioni delle maree.

7. Manovra e governo della nave.

Manovra e governo della nave in tutte le situazioni, ivi comprese le seguenti:

- (a) Manovre di avvicinamento ai battelli o stazioni pilota con la debita considerazione per le condizioni atmosferiche, la marea, e le distanze d'arresto;
- (b) governo della nave in fiumi, estuari, ecc. tenendo presente gli effetti della corrente, vento ed acqua ristretta sulla risposta del timone;
- (c) manovra in acque poco profonde, ivi compresa la riduzione della profondità dell'acqua sotto la chiglia dovuto all'effetto dello squat 1), rollio e beccheggio;
- (d) interazione tra le navi e tra la propria nave e le sponde vicine (effetto canale);
- (e) ormeggio e disormeggio con varie condizioni di vento e di marea, con e senza rimorchiatori;
- (f) scelta dell'ancoraggio; ancoraggio con una o due ancore in ancoraggi limitati e fattori per determinare la lunghezza di catena da usare;
- (g) manovra nel caso di ancora che ara; disimpegno di un'ancora impigliata;
- (h) immissione in bacino, con e senza avaria;
- (i) organizzazione e governo delle navi con tempo avverso, compresa l'assistenza ad una nave o ad un aereo in difficoltà, operazioni di rimorchio, mezzi per tenere una nave ingovernabile in mare avverso, diminuzione della deriva ed uso dello olio;
- (j) precauzioni nella manovra di ammaino di lance e zattere di salvataggio con maltempo;
- (k) metodi per prendere a bordo naufraghi da lance e zattere di salvataggio;
- (l) capacità di determinare le caratteristiche di manovra e della motrice dei principali tipi di navi con particolare riferimento alle distanze di arresto ed alle curve di evoluzione a differenti pescaggi e velocità;

1) Squat: la diminuzione della profondità dell'acqua sotto la nave che si verifica quando la nave si sposta nell'acqua ed è provocato sia dall'affondamento dello scafo, che dalla variazione dell'assetto. Questo effetto è accentuato in acque poco profonde e si può limitare riducendo la velocità della nave.

- (m) importanza di navigare a velocità ridotta per evitare danni provocati dall'onda di prora e di poppa generata dalla propria nave;
- (n) provvedimenti pratici da prendere quando si naviga tra i ghiacci e con condizioni di accumulo di ghiacci a bordo;
- (o) impiego di, e manovra in, schemi di separazione del traffico.

8. Stabilità 2) della nave, costruzione e controllo di un'avaria.

(a) Comprensione dei principi fondamentali di costruzione della nave e le teorie ed i fattori che influenzano l'assetto e la stabilità ed i provvedimenti necessari per salvaguardare l'assetto e la stabilità in sicurezza.

(b) Conoscenza dell'effetto sull'assetto e sulla stabilità di una nave in caso di avaria e susseguente allagamento di un compartimento e contromisure da prendere.

(c) Dimostrazione di saper usare le tavole di stabilità, assetto e sollecitazione, i diagrammi e le attrezzature per il calcolo delle sollecitazioni, ivi compresa la conoscenza dei carichi e della zavorra da imbarcare per mantenere le sollecitazioni allo scafo entro limiti accettabili.

(d) Conoscenza generica dei principali elementi strutturali di una nave ed i nomi esatti delle varie parti.

(e) Conoscenza delle raccomandazioni IM O relative alla stabilità delle navi.

9. Impianti di propulsione della nave.

(a) Principi di funzionamento degli impianti di propulsione marini;

(b) macchinari ausiliari delle navi;

(c) conoscenza generica dei termini di macchina.

10. Maneggio e stivaggio del carico.

(a) Stivaggio e rizzaggio dei carichi a bordo delle navi, compresi i mezzi di carico.

(b) Operazioni di imbarco e sbarco, con particolare considerazione all'imbarco e allo sbarco di carichi pesanti.

2) I comandanti ed i primi ufficiali di coperta sulle navi piccole dovranno essere perfettamente a conoscenza dei requisiti fondamentali di stabilità per tali navi.

- (c) Regolamenti e raccomandazioni internazionali relativi al trasporto dei carichi, in particolare il Codice Internazionale Marittimo per le merci pericolose (IMDG).
 - (d) Trasporto di merci pericolose; precauzioni da prendere durante le operazioni di imbarco, sbarco e custodia di merci pericolose durante il viaggio.
 - (e) Conoscenza operativa dei contenuti ed applicazione delle guide in vigore relative alla sicurezza delle navi cisterna.
 - (f) Conoscenza operativa dei sistemi di tubazioni e pompaggio del carico comunemente usati.
 - (g) Termini e definizioni usate per descrivere le caratteristiche dei comuni carichi petroliferi quali petrolio grezzo, distillati medi, nafta.
 - (h) Regolamenti anti-inquinamento; operazioni di zavorramento, pulizia delle cisterne e degassificazione.
 - (i) Procedure per il load on top.
11. Prevenzione degli incendi e dispositivi per la lotta antincendio.
- (a) Organizzazione delle esercitazioni antincendio.
 - (b) Classi e chimica degli incendi.
 - (c) Impianti per la lotta antincendio.
 - (d) Frequenza di un approvato corso antincendio.
 - (e) Conoscenza dei regolamenti relativi alle attrezzature antincendio.
12. Procedure di emergenza.
- (a) Precauzioni quando la nave si arena.
 - (b) Provvedimenti da prendere prima e dopo l'incaglio.
 - (c) Disincaglio di una nave incagliata con e senza assistenza.
 - (d) Misure da prendere a seguito di collisione.
 - (e) Tamponatura provvisoria di falle.
 - (f) Misure per la protezione e la salvezza dei passeggeri e dell'equipaggio nei casi di emergenza.
 - (g) Circoscrizione del danno e salvataggio della nave a seguito di incendio od esplosione.
 - (h) Abbandono della nave.
 - (i) Manovra di emergenza del timone, armamento ed uso di un timone di fortuna, e mezzi per armare un timone di fortuna, dove è fattibile.
 - (j) Salvataggio di persone da una nave in pericolo o da un relitto.
 - (k) Procedure per uomo in mare.

13. Assistenza medica.

Una approfondita conoscenza dell'uso del contenuto delle seguenti pubblicazioni:

- (a) Guida Medica Internazionale per le Navi od equivalenti pubblicazioni nazionali;
- (b) Sezione medica del Codice Internazionale dei Segnali;
- (c) Guida Medica per il Pronto Soccorso da Usarsi in Caso di Infortuni Provocati da Prodotti Pericolosi.

14. Diritto marittimo.

(a) Una conoscenza del diritto marittimo internazionale come incluso in accordi e convenzioni internazionali per quanto riguarda i doveri specifici e le responsabilità del comandante, in modo particolare quelli che si riferiscono alla sicurezza ed alla protezione dell'ambiente marino. In particolare deve essere prestata la massima attenzione ai seguenti argomenti:

- (i) certificati ed altri documenti che devono essere portati a bordo delle navi secondo le convenzioni internazionali, come possono essere ottenuti e la durata della loro validità legale;
- (ii) responsabilità secondo le richieste relative alla Convenzione Internazionale sulle Marche di Bordo Libero;
- (iii) responsabilità secondo le richieste relative alla Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare;
- (iv) responsabilità ai sensi delle convenzioni internazionali per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi;
- (v) dichiarazione marittima di sanità; richieste dei regolamenti Sanitari Internazionali;
- (vi) responsabilità ai sensi della Convenzione sul Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare;
- (vii) responsabilità secondo gli altri strumenti internazionali che interessano la sicurezza della nave, dei passeggeri, dell'equipaggio e del carico.

(b) Il grado di conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato a discrezione dell'Amministrazione, ma deve includere le disposizioni nazionali per perfezionare gli accordi e le convenzioni internazionali.

15. Direzione del personale e responsabilità di addestramento.

Una conoscenza della direzione, organizzazione ed addestramento del personale a bordo delle navi.

16. Comunicazioni.

(a) Capacità di trasmettere e ricevere messaggi in codice Morse mediante segnalazioni luminose e l'uso del Codice Internazionale dei Segnali. Nel caso in cui l'Amministrazione abbia già esaminato i candidati su questi argomenti per i livelli di abilitazione inferiori, essa può anche non ripetere l'esame di questi argomenti per l'abilitazione quale comandante.

(b) Conoscenza delle procedure usate nelle comunicazioni radiotelefoniche e capacità di usare i radiotelefoni, specialmente per messaggi di pericolo, urgenza e sicurezza di navigazione.

(c) Conoscenza delle procedure per i segnali di emergenza di pericolo mediante radiotelegrafia come prescritto nel Regolamento Radio.

17. Salvataggio.

Una conoscenza approfondita dei regolamenti per i dispositivi di salvataggio (Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare), organizzazione di esercitazioni di abbandono nave, lance, zattere ed altro equipaggiamento di salvataggio.

18. Ricerche e salvataggi.

Una approfondita conoscenza del Manuale IM O di Ricerca e Salvataggio per Navi Mercantili (MERSAR).

19. Metodi per dimostrare la competenza.

(a) Navigazione.

Dimostrare l'impiego del sestante, del peloro, del cerchio azimutale e la capacità di tracciare il punto, la rotta ed i rilevamenti.

(b) Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare.

(i) l'uso di modellini che mostrino gli appropriati segnali o fanali od un simulatore di fanali di navigazione;

(ii) manovra con rapportatore diagramma o simulatore radar.

(c) Radar.

(i) simulatore radar; o

(ii) rapportatori diagramma.

(d) Lotta antincendio.

Frequenza di un corso antincendio riconosciuto.

(e) Comunicazioni.

Prova pratica visiva e vocale.

(f) Salvataggio.

Ammaino e governo di lance e di altri dispositivi di salvataggio, compreso l'indossare i giubbotti di salvataggio.

REGOLA II/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di
ufficiali responsabili di una guardia di navigazio-
ne e di comandanti di navi inferiori a 200 ton di
stazza lorda

1. Navi non adibite a viaggi costieri.
 - (a) Ogni comandante che presti servizio su navi inferiori a 200 ton di stazza lorda non adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato riconosciuto dall'Amministrazione per il servizio in qualità di comandante di navi tra le 200 e le 1600 ton di stazza lorda.
 - (b) Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione che presti servizio a bordo di navi inferiori a 200 ton di stazza lorda non adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato per navi da 200 o più ton di stazza lorda.
2. Navi adibite a viaggi costieri.
 - (a) Comandante.
 - (i) Ogni comandante che presti servizio su navi inferiori a 200 ton di stazza lorda adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato.
 - (ii) Ogni candidato per l'abilitazione deve:
 - (1) non avere meno di 20 anni;
 - (2) avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi in qualità di ufficiale responsabile di una guardia di navigazione;
 - (3) soddisfare l'Amministrazione di possedere una adeguata conoscenza appropriata ai suoi compiti sulle navi interessate che includa le materie contenute nell'Appendice della presente Regola.
 - (b) Ufficiale responsabile di una guardia di navigazione.
 - (i) Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi inferiori a 200 ton di stazza lorda adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato.

- (ii) Ogni candidato per l'abilitazione deve:
- (1) non avere meno di 18 anni;
 - (2) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista e all'udito;
 - (3) soddisfare l'Amministrazione che ha:
 - effettuato con successo un addestramento specifico, incluso un adeguato periodo di appropriato servizio di navigazione come richiesto dall'Amministrazione; o
 - portato a termine un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta non inferiore a 3 anni;
 - (4) soddisfare l'Amministrazione di possedere l'adeguata conoscenza appropriata ai suoi compiti sulle navi interessate, che includa le materie contenute nell'Appendice della presente Regola.

3. Addestramento.

L'addestramento per arrivare ad avere la conoscenza necessaria e l'esperienza pratica deve basarsi sulla Regola II/1 - "Principi Fondamentali da Osservare nella Tenuta di una Guardia di Navigazione" e sui relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

4. Esenzioni.

L'Amministrazione, se considera che le dimensioni di una nave e le condizioni del viaggio siano tali da rendere l'applicazione di tutte le richieste di questa regola e della relativa appendice irrealizzabili ed inattuabili può, nella misura che ritiene opportuna, esentare il comandante e l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione su tale nave o classi di navi da alcune delle richieste, tenendo sempre presente la sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

APPENDICE ALLA REGOLA II/3

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione e di comandanti di navi inferiori a 200 ton di stazza lorda

1. (a) Conoscenza di quanto segue:

- (i) navigazione costiera e, nella misura in cui è richiesto, navigazione astronomica;
 - (ii) Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbrordi in Mare;
 - (iii) Codice Marittimo Internazionale per Merci Pericolose (IMDG);
 - (iv) bussola magnetica;
 - (v) radiotelegrafia e segnalazioni ottiche;
 - (vi) prevenzione degli incendi e dispositivi per la lotta antincendio;
 - (vii) salvataggio;
 - (viii) procedure di emergenza;
 - (ix) manovra della nave;
 - (x) stabilità della nave;
 - (xi) meteorologia;
 - (xii) apparati motore delle piccole navi;
 - (xiii) pronto soccorso;
 - (xiv) ricerche e salvataggi;
 - (xv) prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino.
- (b) Oltre ai requisiti del sotto-paragrafo (a), una sufficiente conoscenza per far funzionare in modo sicuro tutti gli ausili alla navigazione e gli apparati installati a bordo delle navi in questione.
- (c) Il grado di conoscenza che deve essere richiesto per gli argomenti specificati ai sotto-paragrafi (a) e (b), deve essere tale da permettere all'ufficiale di guardia di portare a termine i suoi compiti in modo sicuro.

2. Ogni comandante che presti servizio su navi inferiori a 200 ton di stazza lorda, oltre ai requisiti del paragrafo 1 sopraindicati, deve soddisfare l'Amministrazione di possedere la conoscenza necessaria per portare a termine tutti i suoi compiti, come comandante, in modo sicuro.

REGOLA II/4

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di
ufficiali responsabili di una guardia di navigazio-
ne su navi da 200 o più ton di stazza lorda

1. Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione che pre-
sti servizio su navi da 200 o più ton di stazza lorda deve possedere un
appropriato certificato.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - (a) non avere meno di 18 anni;
 - (b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, spe-
cialmente per quanto riguarda la vista e l'udito;
 - (c) aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto nella
sezione di coperta per un periodo non inferiore a tre anni
che deve comprendere almeno 6 mesi di servizi di guardia sul
ponte sotto la supervisione di un ufficiale qualificato; tut-
tavia, l'Amministrazione può permettere che non più di due an-
ni di questo servizio di navigazione riconosciuto vengano so-
stituiti con un periodo di addestramento specifico, purchè la
Amministrazione sia soddisfatta che tale addestramento valga
quanto il periodo di servizio in mare che sostituisce;
 - (d) soddisfare l'Amministrazione, superando un esame appropriato,
che egli possiede l'adeguata conoscenza teorica e pratica ap-
propriata ai suoi compiti.
3. Certificati per il servizio senza limitazioni.
Per il rilascio di certificati per il servizio senza limitazione
quanto ad area di operazione, l'esame deve dimostrare l'adeguatezza del-
la conoscenza teorica e pratica del candidato sugli argomenti elencati
nell'Appendice di questa Regola.
4. Certificati limitati.
Per il rilascio di certificati limitati per il servizio in viaggi
costieri, l'Amministrazione può tralasciare i seguenti argomenti tra
quelli elencati nell'Appendice, tenendo presente l'effetto sulla sicu-
rezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque:
 - (a) navigazione astronomica;
 - (b) sistemi elettronici per il punto nave e navigazione in acque
non coperte da tali sistemi.

5. Livello di conoscenza.

(a) Il livello di conoscenza, che deve essere richiesto sugli argomenti elencati nell'Appendice, deve essere sufficiente a permettere all'ufficiale responsabile di una guardia di portare a termine i suoi compiti di tenuta della guardia in modo sicuro. Nel determinare l'opportuno livello di conoscenza, l'Amministrazione deve tener conto delle note poste a piè di ogni argomento nell'Appendice.

(b) L'addestramento per conseguire la conoscenza teorica necessaria e l'esperienza pratica deve basarsi sulla Regola II/1 - "Principi Fondamentali da Osservare nella Tenuta di una Guardia di Navigazione" e sui relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

APPENDICE ALLA REGOLA II/4

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi da 200 o più ton di stazza lorda

1. Navigazione astronomica.

Capacità di usare i corpi celesti per determinare il punto nave e le deviazioni della bussola.

2. Navigazione terrestre e costiera.

(a) Capacità di determinare il punto nave mediante:

- (i) punti notevoli;
- (ii) ausili alla navigazione, compresi fari, mede e boe;
- (iii) navigazione stimata, tenendo conto dei venti, delle maree, delle correnti e della velocità con i giri dell'elica al minuto e con il solcometro.

(b) Conoscenza perfetta ed uso delle carte e delle pubblicazioni nautiche quali portolani, tavole delle maree, avvisi ai naviganti, avvisi radio per la navigazione ed informazioni sulle rotte delle navi.

3. Navigazione con radar.

Conoscenza degli elementi fondamentali del radar e capacità di far funzionare ed usare il radar e capacità di interpretare ed analizzare le informazioni ottenute usando il radar compreso quanto segue:

- (a) fattori che influiscono sul rendimento e sulla precisione;
- (b) messa a punto e conservazione della rappresentazione;

- (c) rivelazione di erronee rappresentazioni di informazioni, echi falsi, echi del mare, ecc.;
- (d) portata e rilevamento;
- (e) identificazione di echi critici;
- (f) rotta e velocità delle altre navi;
- (g) tempo e distanza dal punto di massimo avvicinamento di navi incrocianti, in controrotta e raggiungenti;
- (h) rilevazione di mutamenti nella rotta e nella velocità di altre navi;
- (i) conseguenze di mutamenti nella propria rotta, o nella velocità, o in entrambe;
- (j) applicazione del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare.

4. Tenuta della guardia.

(a) Dimostrare perfetta conoscenza del contenuto, applicazione e scopi del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, compresi quegli Allegati che si riferiscono alla navigazione sicura.

(b) Dimostrare conoscenza del contenuto della Regola II/1 - "Principi Fondamentali da Osservare per la Tenuta di una Guardia in Navigazione".

5. Sistemi elettronici per il punto nave e per la navigazione.

Capacità di determinare il punto nave con gli ausili elettronici alla navigazione con soddisfazione dell'Amministrazione.

6. Radiogoniometri ed ecometri.

Capacità di far funzionare gli apparati e di adoperare correttamente le informazioni.

7. Meteorologia.

Conoscenza degli strumenti meteorologici in dotazione a bordo e loro applicazione. Conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici, procedure dei rapporti e sistemi di registrazione. Capacità di usare le informazioni meteorologiche disponibili.

8. Bussole magnetiche e girobussole.

Conoscenza dei principi della bussola magnetica e della girobussola, comprese le deviazioni e le correzioni. Per le girobussole, un'idea dei sistemi controllati dalla girobussola madre ed una conoscenza del funzionamento e della manutenzione dei principali tipi di girobussole.

9. Pilota automatico.

Conoscenza dei sistemi e delle procedure del pilota automatico.

10. Radiotelegrafia e segnalazioni ottiche.

- (a) Capacità di trasmettere e di ricevere messaggi a lampi di luce.
- (b) Capacità di utilizzare il Codice Internazionale dei Segnali.
- (c) Conoscenza delle procedure adoperate nelle comunicazioni radiotelefoniche e capacità di adoperare i radiotelefonici, specialmente per i messaggi di pericolo, di urgenza, di sicurezza e di navigazione.

11. Prevenzione degli incendi e dispositivi per la lotta antincendio.

- (a) Capacità di organizzare esercitazioni antincendio.
- (b) Conoscenza delle classi e chimica degli incendi.
- (c) Conoscenza degli impianti per la lotta antincendio.
- (d) Frequenza di un corso antincendio riconosciuto.

12. Salvataggio

Capacità di organizzare esercitazioni di abbandono nave e conoscenza del funzionamento delle lance, zattere, apparati galleggianti e dispositivi similari di salvataggio come pure il funzionamento delle loro dotazioni, incluso l'apparato radio portatile ed i radiofari di emergenza per l'indicazione della posizione (EPIRBs). Conoscenza delle tecniche di sopravvivenza in mare.

13. Procedure di emergenza.

Conoscenza delle voci elencate nell'appropriata Appendice dell'edizione in vigore del "Documento di Guida" dell'ILO/IMO.

14. Manovra e governo della nave.

Conoscenza di:

- (a) effetti delle varie portate, pescaggi, assetto, velocità ed acqua sotto la chiglia sulle curve di evoluzione e sulle distanze di arresto;
- (b) effetti del vento e delle correnti sul governo della nave;
- (c) manovre per il salvataggio di un uomo in mare;
- (d) squat, basso fondale ed effetti similari;
- (e) procedure corrette per ancorare ed ormeggiare.

15. Stabilità della nave.

- (a) Conoscenza operativa ed applicazione delle tabelle di stabilità, assetto e sollecitazione, dei diagrammi e degli apparati per il calcolo del-

le sollecitazioni.

(b) Comprensione delle azioni fondamentali da intraprendere in caso di perdita parziale del galleggiamento.

16. Lingua inglese.

Un'adeguata conoscenza della lingua inglese che permetta all'ufficiale di utilizzare le carte ed altre pubblicazioni nautiche, di capire le informazioni meteorologiche ed i messaggi che riguardano la sicurezza ed il funzionamento della nave e di esprimersi in modo comprensibile nelle sue comunicazioni con altre navi e con stazioni costiere. Capacità di capire e di impiegare il Dizionario ICO "Standard Marine Navigational Vocabulary".

17. Costruzione della nave.

Conoscenza generica delle parti principali che costituiscono la struttura della nave ed i nomi esatti delle varie parti.

18. Maneggio e stivaggio del carico.

Conoscenza di un sicuro maneggio e stivaggio dei carichi e gli effetti di questi fattori sulla sicurezza della nave.

19. Assistenza medica.

Applicazione pratica delle guide mediche e dei consigli per radio, inclusa la capacità di intraprendere provvedimenti efficaci, in base a tale conoscenza, in caso di infortuni o malattie che possono verificarsi a bordo della nave.

20. Ricerche e salvataggi.

Conoscenza del Manuale I/CO di Ricerca e Salvataggio per le Navi Mercantili (MERSAR).

21. Prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino.

Conoscenza delle precauzioni che devono essere osservate per prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino.

REGOLA II/5

Requisiti minimi obbligatori per garantire la
continua competenza e l'aggiornamento delle
conoscenze per comandanti ed ufficiali di
coperta

1. Ad ogni comandante ed ufficiale di coperta in possesso di un certificato, che presti servizio a bordo o che intenda ritornare a bordo dopo un periodo a terra, per continuare ad essere idoneo per il servizio di navigazione, è richiesto, ad intervalli che non superino i 5 anni, di soddisfare l'Amministrazione quanto a:

- (a) idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista ed all'udito;
- (b) competenza professionale:
 - (i) mediante servizio di navigazione riconosciuto in qualità di comandante od ufficiale di coperta di almeno 1 anno nei 5 anni precedenti; o
 - (ii) in virtù di aver assolto funzioni relative ai compiti adatti al grado del certificato posseduto che siano considerate essere almeno equivalenti al servizio di navigazione richiesto nel paragrafo 1 (b) (i); o
 - (iii) mediante uno dei seguenti:
 - superando una prova riconosciuta; o
 - ultimando con esito positivo un corso o dei corsi riconosciuti; o
 - portando a termine un servizio di navigazione riconosciuto, in qualità di ufficiale di coperta, per un periodo non inferiore a tre mesi, in coprannumero, immediatamente prima di assumere il grado a cui ha diritto in virtù del suo certificato.

2. L'Amministrazione deve, consultandosi con quelle interessate, formulare o promuovere la formulazione di una struttura per corsi di richiamo ed aggiornamento, volontari od obbligatori, a seconda del caso, per comandanti ed ufficiali di coperta che prestano servizio a bordo, in particolar modo per quelli che rientrano nel servizio di navigazione.

L'Amministrazione si assicura che siano prese le disposizioni affinché tutte le persone interessate possano partecipare ai corsi che sono appropriati per la loro esperienza e per i loro compiti. Tali corsi devono essere approvati dall'Amministrazione e comprendere i mutamenti nella tecnologia marittima e nei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali concernenti la sicurezza della vita in mare e la protezione

dell'ambiente marino.

3. Ogni comandante ed ufficiale di coperta deve, per continuare a prestare servizio di navigazione a bordo di navi per le quali siano stati concordati a livello internazionale requisiti particolari di addestramento, completare con successo un relativo addestramento riconosciuto.

4. L'Amministrazione deve assicurarsi che i testi delle recenti variazioni ai regolamenti internazionali che riguardano la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino, siano messi a disposizione delle navi sotto la sua giurisdizione.

REGOLA II/6

Requisiti minimi obbligatori per comuni

facenti parte di una guardia di navigazione

1. I requisiti minimi per un comune facente parte di una guardia di navigazione su navi in navigazione di 200 o più tonn. di stazza lorda sono indicati al paragrafo 2. Questi requisiti non sono quelli per l'abilitazione dei marinai *) né, eccezione fatta per navi di piccole dimensioni, sono i requisiti minimi per un comune che debba essere l'unico comune di una guardia di navigazione. Le Amministrazioni possono richiedere un addestramento supplementare e qualificazioni per un comune che sia l'unico comune di una guardia di navigazione.

2. Ogni comune facente parte di una guardia di navigazione su navi da 200 o più tonn. di stazza lorda deve:

- (a) non avere meno di 16 anni;
- (b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, con particolare riguardo alla vista ed all'udito;
- (c) soddisfare l'Amministrazione che egli ha:
 - (i) completato un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno 6 mesi di pratica di navigazione collegata, in particolare, con i compiti della guardia di navigazione; o
 - (ii) superato con esito positivo un addestramento specifico, a terra od a bordo, compreso un adeguato periodo di servizio di navigazione, come richiesto dall'Amministrazione, che non sia inferiore a due mesi;

*) Si fa riferimento alla Convenzione ILO per l'Abilitazione dei Marinai, 1946 o a qualsiasi Convenzione successiva.

- (d) avere pratica od addestramento che comprenda:
- (i) principi fondamentali della lotta antincendio pronto soccorso, tecniche di sopravvivenza individuale, pericoli per la salute e sicurezza personale;
 - (ii) capacità di capire gli ordini e di farsi capire dall'ufficiale di guardia in merito ai suoi compiti;
 - (iii) capacità di governare e di eseguire correttamente gli ordini al timone, come pure una sufficiente conoscenza delle bussole magnetiche e delle girobussole per l'esecuzione di questi compiti;
 - (iv) capacità di tenere un'appropriata vedetta visiva ed auditiva e riportare il rilevamento approssimato di un segnale sonoro, di un fanale o di altro oggetto, in gradi o punti;
 - (v) dimestichezza nel passare dal pilota automatico al timone a mano e vice-versa;
 - (vi) conoscenza dell'impiego degli appropriati sistemi di comunicazione interna e dei sistemi di allarme;
 - (vii) conoscenza dei segnali pirotecnici di pericolo;
 - (viii) conoscenza dei suoi compiti in caso di emergenza;
 - (ix) conoscenza dei termini e delle definizioni impiegati a bordo della nave che si riferiscono ai suoi compiti.

3. La pratica, il servizio o l'addestramento richiesti nei paragrafi 2 (c) e (d) possono essere acquisiti mediante l'adempimento dei compiti connessi con la tenuta della guardia di navigazione, ma solo se tali compiti sono eseguiti sotto la supervisione diretta del comandante, dell'ufficiale responsabile della guardia di navigazione o di un comune qualificato.

4. Le Amministrazioni devono assicurarsi che venga rilasciata un'autorizzazione a tutti i marittimi che, per pratica o addestramento, siano qualificati in conformità con questa Regola a prestare servizio in qualità di comune facente parte di una guardia di navigazione o che il documento in loro possesso sia debitamente convalidato.

REGOLA II/7

Principi fondamentali da osservare nella
tenuta di una guardia in porto

1. Su qualsiasi nave ormeggiata in modo sicuro o all'ancora in modo sicuro, in condizioni normali quando è in porto, il comandante deve predisporre affinché sia costantemente tenuta una efficace ed adeguata guardia ai fini della sicurezza.
2. Nell'organizzare le guardie si deve tener conto delle disposizioni della "Raccomandazione sui Principi e Guida Operativa per Ufficiali di Coperta Responsabili di una Guardia in Porto" e della "Raccomandazione sui Principi e Guida Operativa per Ufficiali di Macchina Responsabili di una Guardia in Macchina in Porto" adottate dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e l'Abilitazione dei Marittimi, 1978.

REGOLA II/8

Requisiti minimi obbligatori per una guardia in
porto su navi che trasportano carichi pericolosi

1. Il comandante di ogni nave che trasporti un carico alla rinfusa sia pericoloso - qualora sia, o possa diventare, esplosivo, infiammabile, tossico, pericoloso per la salute, inquinante per l'ambiente - deve assicurarsi che sia mantenuta una sicura guardia sul ponte ed una sicura guardia in macchina mediante la disponibilità immediata a bordo di un ufficiale o di ufficiali debitamente qualificati e da comuni, se del caso, anche se la nave è in porto ormeggiata o all'ancora senza pericolo.
2. Il comandante di ogni nave che trasporti carichi pericolosi non alla rinfusa - qualora questi siano o possano diventare esplosivi, infiammabili, tossici, pericolosi per la salute o inquinanti per l'ambiente - deve, nell'organizzare le disposizioni per una tenuta della guardia sicura, tenere ben presente la natura, la quantità, l'imballaggio e lo stivaggio dei carichi pericolosi e qualsiasi condizione particolare a bordo, in mare od a terra.
3. Nell'organizzare le guardie si deve tenere ben presente la "Raccomandazione sui Principi e sulla Guida Operativa per Ufficiali di Coperta Responsabili di una Guardia in Porto" e la "Raccomandazione sui Principi e sulla Guida Operativa per Ufficiali Macchinisti Responsabili di una Guardia in Macchina in Porto" adottate dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e l'Abilitazione dei Marittimi, 1978.

ALLEGATO II

SEZIONE MACCHINE

REGOLA III/1

Principi fondamentali da osservare nella tenuta
di una guardia in macchina

1. Gli Stati membri devono indirizzare l'attenzione degli armatori, operatori marittimi, comandanti, direttori di macchina e personale di tenuta della guardia sui seguenti principi, che devono essere osservati per garantire che sia mantenuta in ogni momento una guardia in macchina sicura.
2. Il termine "guardia" è adoperato in questa Regola per indicare o un gruppo di persone che compongono la guardia od il periodo di responsabilità di un ufficiale di macchina durante il quale può o non può essere richiesta la sua presenza fisica nei locali dell'apparato motore.
3. I principi fondamentali, che comprendono ma che non sono limitati a quanto segue, devono essere presi in considerazione su tutte le navi.
4. Generalità.
 - (a) Il direttore di macchina di ogni nave è tenuto, consultandosi col comandante, ad assicurarsi che le disposizioni per la tenuta della guardia siano adeguate a mantenere una guardia sicura. Nel decidere la composizione della guardia, che può comprendere idonei comuni di macchina, si deve tener conto, inter alia, dei seguenti criteri:
 - (i) tipo di nave;
 - (ii) tipo e condizione dei macchinari;
 - (iii) particolari stati di operatività dettati da situazioni quali condizioni meteorologiche, ghiaccio, acqua inquinata, basso fondale, condizioni di emergenza, contenimento di avaria od abbattimento di inquinamento;
 - (iv) qualificazioni e pratica della guardia;
 - (v) sicurezza della vita, della nave, del carico e del porto e protezione dell'ambiente;
 - (vi) osservanza delle regolamentazioni internazionali nazionali e locali;
 - (vii) mantenimento delle normali operazioni della nave.

(b) Sotto la direzione del direttore di macchina, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia è responsabile dell'ispezione, funzionamento e prova, come richiesto, di tutto il macchinario ed equipaggiamento sotto la sua responsabilità. L'ufficiale macchinista responsabile di una guardia è il rappresentante del direttore di macchina e la sua responsabilità primaria, in qualunque momento, deve essere il sicuro ed efficiente funzionamento e la manutenzione del macchinario che interessa la sicurezza della nave.

(c) Il direttore di macchina deve, dopo essersi consultato con il comandante, stabilire preventivamente ciò che è necessario per il viaggio designato, prendendo in considerazione i fabbisogni di combustibile, acqua, lubrificanti, prodotti chimici, materiali di consumo ed altri ricambi, attrezzi, scorte e quant'altro può occorrere.

5. Operatività.

(a) L'ufficiale macchinista responsabile di una guardia deve assicurarsi che siano mantenute le disposizioni stabilite per la tenuta della guardia. Sotto la sua direzione generale ai comuni di macchina, se facenti parte della guardia, è richiesto di aiutare a far funzionare in modo sicuro ed efficiente l'apparato di propulsione e le apparecchiature ausiliarie.

(b) All'inizio della guardia in macchina, devono essere verificati i parametri operativi in vigore e lo stato di tutte le macchine. Si deve prendere nota di tutti i macchinari che non funzionano regolarmente, che si ritiene abbiano un difetto nel funzionamento o che necessitano di una assistenza tecnica particolare, come pure si deve prendere nota di qualunque provvedimento che è già stato preso. Se necessario, deve essere steso il programma per ogni ulteriore intervento.

(c) L'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve assicurarsi che l'impianto principale di propulsione e gli impianti ausiliari siano tenuti sotto costante sorveglianza, che siano effettuati, ad opportuni intervalli di tempo, i controlli ai locali macchine ed alla macchina del timone e che siano presi i provvedimenti appropriati per porre rimedio ad ogni cattivo funzionamento rilevato.

(d) Quando i locali macchine sono presidiati, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve, in qualunque momento, essere prontamente in grado di far funzionare l'impianto di propulsione in risposta alle necessità di cambiamento di senso di marcia o di velocità. Quando i locali macchine non sono presidiati, l'ufficiale macchinista designato al servizio, responsabile della guardia, deve essere immediatamente pronto su chiamata a prendere servizio nei locali macchine.

(e) Tutti gli ordini del ponte devono essere prontamente eseguiti. I cambiamenti di senso di marcia e di velocità dell'impianto principale di propulsione devono essere registrati, salvo nei casi in cui l'Amministrazione stabilisca che per la dimensione e le caratteristiche di una parti-

colare nave non sia fattibile effettuare tale registrazione. L'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve assicurarsi che i comandi dell'impianto principale di propulsione, quando sono predisposti per il funzionamento manuale, siano continuamente presidiati in condizioni di "Prontezza" e di manovra.

(f) L'ufficiale macchinista responsabile della guardia non deve intraprendere nè deve essergli assegnato un servizio che possa eventualmente interferire con il suo compito di supervisione del sistema principale di propulsione e della sua apparecchiatura ausiliaria e deve assicurarsi che l'impianto principale di propulsione e le apparecchiature ausiliarie siano tenute sotto costante sorveglianza fino a quando non è correttamente rilevato.

(g) Deve essere prestata debita attenzione alla manutenzione ed al mantenimento di tutti i macchinari, inclusi impianti meccanici, elettrici, idraulici e pneumatici, alle loro apparecchiature di controllo ed ai relativi congegni di sicurezza, a tutto l'equipaggiamento degli impianti di servizio alloggi ed alla registrazione del prelievo delle provviste e di parti di rispetto.

(h) Il direttore di macchina deve assicurarsi che l'ufficiale macchinista responsabile della guardia sia al corrente di tutte le operazioni di manutenzione preventiva, di controllo delle avarie e di riparazione che devono essere effettuate durante la guardia. L'ufficiale macchinista responsabile della guardia è responsabile dell'isolamento, sorpasso e regolazione di tutte le macchine sotto la sua responsabilità su cui si deve intervenire e deve annotare tutto il lavoro eseguito.

(i) Prima di smontare di servizio, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve assicurarsi che tutti gli eventi in rapporto con l'apparato motore principale ed ausiliario siano opportunamente registrati.

(j) Per evitare ogni pericolo per la sicurezza della nave e del suo equipaggio, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve avvisare immediatamente il ponte, in caso di incendio, su azioni limitanti, nei locali macchine, che possono provocare una riduzione di velocità della nave, una mancanza imminente di governo, l'arresto dell'impianto di propulsione della nave e qualsiasi alterazione nella generazione di energia elettrica od altri pericoli simili per la sicurezza. Questa comunicazione, quando è possibile, deve essere fatta prima che siano effettuati i cambiamenti, per dare al ponte il massimo tempo possibile per prendere tutti i provvedimenti che possono essere necessari per evitare un potenziale incidente marittimo.

(k) Quando la macchina è messa in stato di pronti, l'ufficiale macchinista responsabile della guardia deve assicurarsi che tutte le macchine e le apparecchiature che potrebbero essere usate durante la manovra siano in stato di prontezza immediato e che una adeguata riserva di energia

elettrica sia disponibile per la macchina del timone e per altri fabbisogni.

6. Requisiti per la guardia.

(a) Tutti i componenti della guardia devono conoscere perfettamente i compiti di tenuta della guardia loro assegnati. Inoltre, ogni componente deve, in relazione alla nave:

- (i) conoscere il modo di impiego degli appropriati sistemi di comunicazione interna;
- (ii) conoscere le uscite di sicurezza dai locali macchine;
- (iii) conoscere i sistemi di allarme della sala macchine e saper distinguere tra i diversi allarmi, con particolare riferimento all'allarme CO₂;
- (iv) conoscere dove sono ubicati nei locali macchine, e come si usano, i dispositivi per la lotta antincendio.

(b) La composizione di una guardia in navigazione deve, in qualsiasi momento, essere atta a garantire il funzionamento sicuro di tutte le macchine che interessano il funzionamento della nave in modo automatico o manuale e deve essere appropriata alle circostanze ed alle condizioni predominanti. Per ottenere questo si deve tener conto, "inter alia", di quanto segue:

- (i) adeguata supervisione, in ogni momento, dei macchinari che interessano l'operatività in sicurezza della nave;
- (ii) stato ed affidabilità di ogni apparato di propulsione e di governo telecomandato e dei suoi comandi, l'ubicazione dei comandi e le procedure richieste per passare al funzionamento manuale in caso di avaria o di emergenza;
- (iii) ubicazione e funzionamento dei dispositivi e degli apparecchi per rilevare, estinguere o circoscrivere gli incendi;
- (iv) impiego e stato operativo delle attrezzature ausiliarie, di prontezza e di emergenza che interessino le operazioni in sicurezza inerenti la navigazione, l'ormeggio o l'entrata in bacino;
- (v) gradi e procedure necessarie a mantenere in efficienza le installazioni dei macchinari in modo da garantire il loro efficiente funzionamento durante tutti gli stati di operatività della nave;
- (vi) qualsiasi altra richiesta sulla guardia che possa derivare in conseguenza di particolari circostanze operative.

(c) Ad un ancoraggio non protetto, il direttore di macchina deve consultarsi con il comandante sull'opportunità di mantenere o meno una guardia

dia come in navigazione.

7. Idoneità per il servizio.

Il sistema di guardia deve essere tale che l'efficienza della guardia non sia menomata dalla fatica. I turni devono essere organizzati dal direttore di macchina in modo tale che la prima guardia all'inizio del viaggio e le successive guardie di rilievo siano riposata a sufficienza ed inoltre idonee per il servizio.

8. Protezione dell'ambiente marino.

Tutti gli ufficiali ed i comuni di macchina devono essere consci dei gravi effetti dell'inquinamento operativo od accidentale dell'ambiente marino e devono prendere tutte le precauzioni possibili per prevenire tale inquinamento, particolarmente nell'ambito dei relativi regolamenti internazionali e portuali.

REGOLA III/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di
direttori di macchina e primi ufficiali di macchina
di navi aventi l'apparato di propulsione principale
con una potenza di 3000 o più KW

1. Ogni direttore di macchina ed ogni primo ufficiale di macchina di navi che abbiano l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW deve possedere un appropriato certificato.

2. Ogni candidato all'abilitazione deve:

(a) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, vista ed udito compresi;

(b) avere i requisiti per l'abilitazione quale ufficiale macchinista responsabile di una guardia; e

(i) per l'abilitazione quale primo ufficiale di macchina, avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi prestato come allievo ufficiale di macchina o come ufficiale macchinista;

(ii) per l'abilitazione quale direttore di macchina, avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 36 mesi di cui non meno di 12 mesi in qualità di ufficiale macchinista in una posizione di responsabilità, dopo qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina;

- (c) aver frequentato un corso pratico antincendio riconosciuto;
- (d) aver superato l'esame richiesto, con soddisfazione dell'Amministrazione. Tale esame deve comprendere gli argomenti esposti nell'Appendice della presente Regola, fermo restando che l'Amministrazione può modificare i requisiti dell'esame per ufficiali di navi con una limitata potenza di propulsione, che siano adibite a viaggi costieri, nel modo che ritiene opportuno, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

3. L'addestramento per ottenere la necessaria conoscenza teorica e la necessaria esperienza pratica deve tener conto dei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

4. Il grado di conoscenza richiesto per i diversi paragrafi di questa Appendice può essere variato a seconda se il certificato di abilitazione è da rilasciare a livello di direttore di macchina o di primo ufficiale di macchina.

APPENDICE ALLA REGOLA III/2

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di direttori di macchina e di primi ufficiali di macchina di navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW

1. Il programma di studi sotto indicato è compilato per l'esame di candidati all'abilitazione di direttore di macchina o primo ufficiale di macchina su navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW. Tenendo presente che il primo ufficiale di macchina deve essere in grado di assumere le responsabilità del direttore di macchina in qualsiasi momento, l'esame su questi argomenti deve tendere a verificare la capacità del candidato di assimilare tutte le informazioni disponibili che riguardano il funzionamento sicuro dell'apparato motore della nave.

2. In riferimento al paragrafo 4 (a) sottostante, l'Amministrazione può omettere di richiedere la conoscenza di quegli apparati di propulsione che non siano le installazioni di macchine per le quali è valido il certificato da rilasciare. Un certificato rilasciato su tali basi non è valido per tutte le categorie di macchinari che sono state omesse, fino a quando l'ufficiale macchinista non dimostri, con soddisfazione dell'Amministrazione, di essere competente su questi argomenti. Tutte que-

ste limitazioni devono essere specificate nel certificato.

3. Ogni candidato deve possedere la conoscenza teorica dei seguenti argomenti:

- (a) termodinamica e trasmissione del calore;
- (b) meccanica ed idromeccanica;
- (c) principi operativi degli impianti di potenza delle navi (diesel, turbine a vapore ed a gas) e refrigerazione;
- (d) caratteristiche fisiche e chimiche dei combustibili e dei lubrificanti;
- (e) tecnologia dei materiali;
- (f) chimica e fisica degli agenti infiammabili ed estinguenti;
- (g) elettrotecnica marittima, elettronica ed apparecchiature elettriche;
- (h) principi essenziali dell'automazione, strumentazione e sistemi di controllo;
- (i) architettura navale e costruzione della nave, incluso il controllo dell'avaria.

4. Ogni candidato deve possedere una conoscenza pratica adeguata almeno sui seguenti argomenti:

- (a) funzionamento e manutenzione di:
 - (i) motori marini diesel;
 - (ii) impianti marini di propulsione a vapore;
 - (iii) turbine a gas marine;
- (b) funzionamento e manutenzione di macchinari ausiliari, compresi gli impianti di pompaggio e tubazioni, l'impianto caldaia ausiliaria e gli impianti di governo;
- (c) funzionamento, verifica e manutenzione delle apparecchiature elettriche e di controllo;
- (d) funzionamento e manutenzione delle attrezzature per il maneggio del carico e del macchinario di coperta;
- (e) individuazione del cattivo funzionamento dei macchinari, localizzazione dei guasti e misure per prevenire l'avaria;
- (f) organizzazione della manutenzione in sicurezza e procedure di riparazione;
- (g) metodi e mezzi per la prevenzione, l'individuazione e l'estinzione degli incendi;

- (h) metodi e mezzi per prevenire l'inquinamento dell'ambiente ad opera delle navi;
- (i) regolamenti da osservare per prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino;
- (j) effetti dell'inquinamento marino sull'ambiente;
- (k) pronto soccorso relativo ad infortuni che potrebbero verificarsi nei locali macchine ed impiego dell'equipaggiamento di pronto soccorso;
- (l) funzioni ed uso dei dispositivi di salvataggio;
- (m) metodi per il controllo di avarie;
- (n) norme antinfortunistiche.

5. Ogni candidato deve possedere una conoscenza del diritto marittimo internazionale incorporato in accordi e convenzioni internazionali per quanto questi si riferiscono agli specifici obblighi e responsabilità della sezione macchina, con particolare riferimento a quanto concerne la sicurezza e la protezione dell'ambiente marino. Il grado di conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato alla discrezione dell'Amministrazione ma deve comprendere le disposizioni nazionali per il perfezionamento degli accordi e delle convenzioni internazionali.

6. Ogni candidato deve possedere una conoscenza della direzione, organizzazione ed addestramento del personale a bordo delle navi.

REGOLA III/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di direttori
di macchina e di primi ufficiali di macchina di navi aventi
l'apparato motore di propulsione principale con una potenza
compresa tra 750 e 3000 KW

1. Ogni direttore di macchina ed ogni primo ufficiale di macchina di navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza compresa tra 750 e 3000 KW deve possedere un appropriato certificato di abilitazione.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - (a) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, vista ed udito compresi;
 - (b) avere i requisiti per l'abilitazione come ufficiale macchinieri.

sta responsabile di una guardia; e

- (i) per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di macchina, avere non meno di 12 mesi di servizio di navigazione riconosciuto quale allievo ufficiale di macchina od ufficiale
- (ii) per l'abilitazione in qualità di direttore di macchina, avere non meno di 24 mesi di servizio di navigazione riconosciuto di cui non meno di 12 mesi dopo qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina;
- (c) aver frequentato un corso pratico antincendio riconosciuto;
- (d) aver superato l'esame appropriato con soddisfazione dell'Amministrazione. Tale esame deve includere gli argomenti esposti nell'Appendice della presente Regola, salvo che l'Amministrazione non vari i requisiti per l'esame e per il servizio di navigazione per ufficiali di navi adibite a viaggi costieri, tenendo presente i tipi di controlli automatici e telecomandati di cui sono dotate tali navi e l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

3. L'addestramento per conseguire la necessaria conoscenza teorica e l'esperienza pratica deve tener conto dei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

4. Il livello di conoscenza richiesto per i diversi paragrafi dell'Appendice può subire delle variazioni a seconda se il certificato da rilasciare è a livello di direttore di macchina o di primo ufficiale di macchina.

5. Ogni ufficiale macchinista che sia qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina su navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 3000 o più KW, può prestare servizio come direttore di macchina su navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza inferiore a 3000 KW purchè non meno di 12 mesi del servizio di navigazione riconosciuto siano stati prestati in qualità di ufficiale macchinista in una posizione di responsabilità.

APPENDICE ALLA REGOLA III/3

Conoscenza minima richiesta per l'abilitazione di direttori
di macchina e di primi ufficiali di macchina di navi aventi
l'apparato motore di propulsione principale con una potenza
compresa tra 750 e 3000 KW

1. Il programma sotto indicato è compilato per l'esame di candidati all'abilitazione quale direttore di macchina o primo ufficiale di macchina di navi aventi l'apparato motore di propulsione principale con una potenza compresa tra 750 e 3000 KW.

Tenendo presente che il primo ufficiale di macchina deve essere in grado di assumere la responsabilità del direttore di macchina in qualsiasi momento, l'esame su questi argomenti deve tendere a verificare la capacità del candidato di assimilare tutte le informazioni disponibili che riguardano il funzionamento sicuro dell'apparato motore della nave.

2. In riferimento ai paragrafi 3 (d) e 4 (a) sottostanti, l'Amministrazione può non richiedere la conoscenza di quegli apparati motori di propulsione che non siano le installazioni di macchinari per le quali è valido il certificato da rilasciare. Un certificato rilasciato su tali basi non è valido per quelle categorie di installazioni di macchinari che sono state omesse fino a quando l'ufficiale di macchina non dimostri, con soddisfazione dell'Amministrazione, di essere competente su questi argomenti. Tutte queste limitazioni devono essere specificate nel certificato di abilitazione.

3. Ogni candidato deve possedere una sufficiente conoscenza teorica elementare per comprendere i principi fondamentali dei seguenti argomenti:

- (a) processi di combustione;
- (b) trasmissione del calore;
- (c) meccanica ed idromeccanica;
- (d) (i) motori marini diesel;
(ii) impianto marino di propulsione a vapore;
(iii) turbine a gas marine;
- (e) impianti di governo;
- (f) caratteristiche dei combustibili e dei lubrificanti;
- (g) caratteristiche dei materiali;
- (h) agenti estinguenti degli incendi;
- (i) apparecchiature elettriche marine;

- (j) automazione, strumentazione e sistemi di controllo;
- (k) costruzione della nave, compreso il controllo di un'avaria;
- (l) impianti ausiliari.

4. Ogni candidato deve possedere un'adeguata conoscenza pratica almeno sui seguenti argomenti:

- (a) funzionamento e manutenzione di:
 - (i) motori marini diesel;
 - (ii) impianti marini di propulsione a vapore;
 - (iii) turbine a gas marine;
- (b) funzionamento e manutenzione degli impianti ausiliari, compresi gli impianti di governo;
- (c) funzionamento, verifica e manutenzione delle apparecchiature elettriche e di controllo;
- (d) funzionamento e manutenzione delle attrezzature per il maneggio del carico e del macchinario di coperta;
- (e) individuazione del cattivo funzionamento dei macchinari, localizzazione dei guasti e misure per prevenire l'avaria;
- (f) organizzazione della manutenzione in sicurezza e procedure di riparazione;
- (g) metodi e mezzi per la prevenzione, l'individuazione e l'estinzione degli incendi;
- (h) regolamenti da osservare relativi all'inquinamento dell'ambiente marino e metodi e mezzi per prevenire tale inquinamento;
- (i) pronto soccorso relativo ad infortuni che potrebbero verificarsi nei locali macchine ed impiego dell'equipaggiamento di pronto soccorso;
- (j) funzioni ed uso dei dispositivi di salvataggio;
- (k) metodi per il controllo delle avarie, con particolare riferimento ai provvedimenti da prendere nel caso di allagamento dei locali macchine;
- (l) norme antinfortunistiche.

5. Ogni candidato deve possedere una conoscenza del diritto marittimo internazionale incorporato in accordi e convenzioni internazionali per quanto questi si riferiscono agli specifici obblighi e responsabilità della sezione macchina, con particolare riferimento a quanto concerne la sicurezza e la protezione dell'ambiente marino. Il grado di conoscenza della legislazione marittima nazionale è lasciato alla discrezione

dell'Amministrazione ma deve comprendere le disposizioni nazionali per il perfezionamento degli accordi e delle convenzioni internazionali.

6. Ogni candidato deve possedere una conoscenza della direzione, organizzazione ed addestramento del personale a bordo delle navi.

REGOLA III/4

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali macchinisti responsabili di una guardia in un locale macchine presidiato nel modo tradizionale od ufficiali designati al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato

1. Ogni ufficiale macchinista responsabile della guardia in un locale macchine presidiato nel modo tradizionale od ogni ufficiale designato al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato su una nave in navigazione avente l'apparato motore di propulsione principale con una potenza di 750 o più KW deve possedere un appropriato certificato di abilitazione.

2. Ogni candidato all'abilitazione deve:

- (a) non avere meno di 18 anni;
- (b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, vista ed udito compresi;
- (c) possedere non meno di tre anni in totale di istruzione od addestramento riconosciuto, relativi ai compiti di macchinista navale;
- (d) aver effettuato un adeguato periodo di servizio in navigazione che può essere incluso nei tre anni di cui al sottoparagrafo (c);
- (e) soddisfare l'Amministrazione di possedere la conoscenza teorica e pratica del funzionamento e della manutenzione dell'apparato motore marino appropriata ai compiti di un ufficiale macchinista;
- (f) aver frequentato un corso pratico antincendio riconosciuto;
- (g) essere a conoscenza delle norme antinfortunistiche.

L'Amministrazione può modificare le richieste dei sottoparagrafi (c) e (d) per ufficiali macchinisti di navi aventi l'apparato motore di pro-

pulsione principale con una potenza inferiore a 3000 KW impegnate in viaggi costieri, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

3. Ogni candidato deve essere a conoscenza del funzionamento e della manutenzione dell'apparato motore principale ed ausiliario, includendo la conoscenza dei relativi requisiti di regolazione come pure la conoscenza di almeno i seguenti argomenti specifici:

(a) tenuta ordinaria della guardia:

- (i) compiti associati al rilevamento ed all'accettazione della guardia;
- (ii) compiti abituali intrapresi durante una guardia;
- (iii) tenuta del giornale di macchina ed il significato delle registrazioni prese;
- (iv) compiti legati alla consegna della guardia.

(b) Apparato motore principale ed ausiliario:

- (i) partecipare alla preparazione per la messa in moto dell'apparato principale e degli ausiliari;
- (ii) funzionamento delle caldaie a vapore, incluso il sistema di combustione;
- (iii) metodi per controllare il livello dell'acqua delle caldaie a vapore e provvedimenti da intraprendere quando il livello dell'acqua non è normale;
- (iv) localizzazione dei comuni guasti dei macchinari e degli impianti nei locali macchine e nei locali caldaie e provvedimenti necessari per prevenire un'avaria.

(c) Sistemi di pompaggio:

- (i) operazioni normali di pompaggio;
- (ii) funzionamento degli impianti di pompaggio per la sentina, la zavorra ed il carico.

(d) Impianto generatori.

Preparazione, avviamento, parallelo e cambio di alternatori o generatori.

(e) Procedure di sicurezza e di emergenza:

- (i) misure preventive di sicurezza e di emergenza durante una guardia e provvedimenti immediati da prendere in caso di incendio od incidente, con particolare riguardo per gli impianti dell'olio;

(ii) isolamento elettrico e d'altro genere in sicurezza di impianti e di apparecchiature, necessario prima di consentire al personale di lavorare su tali impianti ed apparecchiature.

(f) Procedure antinquinamento.

Precauzioni da osservare per prevenire l'inquinamento dell'ambiente provocato da petrolio, residui del carico, acque luride, fumo od altri inquinanti. Uso di attrezzature per la prevenzione dell'inquinamento, incluso separatori di acque oleose, sistemi di cisterna raccolta residui, sentine ed impianto per il trattamento dei liquami.

(g) Pronto soccorso.

Pronto soccorso essenziale relativo ad infortuni che potrebbero verificarsi nei locali dell'apparato motore.

4. Se le caldaie a vapore non fanno parte dei macchinari di una nave, l'Amministrazione può omettere i requisiti di conoscenza dei paragrafi 3 (b) (ii) ed (iii). Un certificato concesso su tale base non è valido per il servizio su navi in cui le caldaie a vapore facciano parte dei macchinari di una nave, fino a quando l'ufficiale macchinista non dimostri di avere la conoscenza adeguata degli argomenti omessi con soddisfazione dell'Amministrazione. Tutte queste limitazioni devono essere menzionate nel certificato di abilitazione.

5. L'addestramento per conseguire la conoscenza teorica necessaria e l'esperienza pratica deve tener conto dei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali.

REGOLA III/5

Requisiti minimi obbligatori per garantire la continua
competenza e l'aggiornamento delle conoscenze per uffi-
ciali macchinisti

1. Ad ogni ufficiale macchinista in possesso di un certificato, che presti servizio in mare od intenda ritornare in mare dopo un periodo a terra, per continuare ad essere qualificato per il servizio di navigazione nel grado appropriato al suo certificato, deve essere richiesto, ad intervalli regolari che non superino i 5 anni, di soddisfare l'Amministrazione su:

- (a) idoneità fisica, vista ed udito compresi; e
- (b) competenza professionale:

- (i) mediante servizio riconosciuto in qualità di ufficiale macchinista per almeno 1 anno nei 5 anni precedenti; o
 - (ii) in virtù di aver assolto funzioni relative ai compiti appropriati al grado del certificato posseduto che siano considerate essere almeno equivalenti al servizio di navigazione richiesto nel paragrafo 1 (b) (i); o
 - (iii) mediante uno dei seguenti requisiti:
 - superato una prova riconosciuta; o
 - ultimato con esito positivo un corso o dei corsi riconosciuti; o
 - portato a termine un servizio di navigazione riconosciuto in qualità di ufficiale macchinista per un periodo non inferiore a tre mesi in soprannumero, o in un grado inferiore a quello per cui egli possiede il certificato, immediatamente prima di assumere il grado a cui ha diritto in virtù del suo certificato.
2. Il corso od i corsi di cui al paragrafo 1 (b) (iii) devono comprendere, in particolare, le variazioni nei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali concernenti la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino.
3. L'Amministrazione deve assicurarsi che i testi delle recenti variazioni ai regolamenti internazionali che riguardano la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino siano messi a disposizione delle navi sotto la sua giurisdizione.

REGOLA III/6

Requisiti minimi obbligatori per comuni facenti parte di una guardia in macchina

1. I requisiti minimi obbligatori per un comune facente parte di una guardia in macchina devono essere quelli esposti al paragrafo 2. Questi requisiti non si applicano a:
- (a) un comune nominato assistente dell'ufficiale macchinista responsabile della guardia *);

*) Si fa riferimento alla Risoluzione 9-"Raccomandazione sui Requisiti Minimi per un Comune nominato assistente dell'Ufficiale Macchinista Responsabile della Guardia" adottata dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e l'Abilitazione dei Marittimi, 1978.

- (b) un comune che sta compiendo l'addestramento;
 - (c) un comune i cui compiti, mentre di guardia, sono di natura che non richiede la specializzazione.
2. Ogni comune facente parte di una guardia in macchina deve:
- (a) non avere meno di 16 anni;
 - (b) soddisfare l'Amministrazione sull'idoneità fisica, vista ed udito compresi;
 - (c) soddisfare l'Amministrazione su:
 - (i) pratica od addestramento relativi alla lotta antincendio, pronto soccorso di base, sopravvivenza personale, pericoli per la salute e sicurezza personale;
 - (ii) capacità di comprendere gli ordini e di farsi capire nelle questioni relative ai suoi compiti;
 - (d) soddisfare l'Amministrazione che egli ha:
 - (i) esperienza a terra relativa ai suoi compiti in navigazione, integrata da un adeguato servizio di navigazione come richiesto dall'Amministrazione; o
 - (ii) effettuato un addestramento specifico a terra od a bordo, incluso un adeguato periodo di servizio di navigazione come richiesto dall'Amministrazione; o
 - (iii) un servizio di navigazione riconosciuto di almeno 6 mesi.
3. Ognuno di tali comuni deve essere a conoscenza di:
- (a) procedure di tenuta della guardia in macchina e capacità di eseguire una guardia appropriata ai suoi compiti;
 - (b) norme antinfortunistiche in rapporto all'attività in macchina;
 - (c) termini usati nei locali dell'apparato motore e nomi dei macchinari e degli apparati relativi ai suoi compiti;
 - (d) procedure fondamentali per la protezione dell'ambiente.
4. Ogni comune destinato a tenere una guardia in caldaia deve essere a conoscenza del funzionamento in sicurezza delle caldaie e deve essere in grado di mantenere i giusti livelli di acqua e di pressione del vapore.
5. Ogni comune facente parte di una guardia in macchina deve avere dimestichezza con i suoi compiti di tenuta della guardia nei locali macchine sulla nave su cui deve prestare servizio. In particolare, con riferimento a tale nave, il comune deve:

- (a) conoscere l'uso degli appropriati sistemi di comunicazione interna;
- (b) conoscere le uscite di sicurezza dai locali macchine;
- (c) conoscere i sistemi d'allarme in macchina e deve saper distinguere i diversi allarmi, con particolare riferimento agli allarmi di presenza di gas per l'estinzione di incendi;
- (d) conoscere perfettamente l'ubicazione e l'uso delle attrezzature per la lotta antincendio nei locali macchine.

ALLEGATO III

REGOLA IV/1

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali radiotelegrafisti.

1. Ogni ufficiale radiotelegrafista responsabile o che esegua servizi radio su una nave deve possedere un appropriato certificato, o certificati, rilasciato o riconosciuto dall'Amministrazione ai sensi delle disposizioni dei Regolamenti Radio e deve avere un adeguato servizio qualificante.
2. Inoltre, un ufficiale radiotelegrafista deve:
 - (a) non avere meno di 18 anni;
 - (b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista, all'udito ed alla parola;
 - (c) avere i requisiti dell'Appendice a questa Regola.
3. Per l'abilitazione, deve essere richiesto ad ogni candidato di superare un esame o degli esami con soddisfazione dell'Amministrazione interessata.

4. Il livello di conoscenza richiesto per l'abilitazione deve essere tale che l'ufficiale radiotelegrafista possa portare a termine i suoi compiti radio in modo sicuro ed efficiente. Nello stabilire l'adeguato livello di conoscenza e l'addestramento necessario per raggiungere tale livello di conoscenza e capacità pratica, l'Amministrazione deve tener presente i requisiti dei Regolamenti Radio e l'Appendice alla presente Regola. Le Amministrazioni devono anche tener presente le relative risoluzioni adottate dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e la Abilitazione dei marittimi, 1978 e le relative raccomandazioni IM.O.

APPENDICE ALLA REGOLA IV/1

Requisiti minimi supplementari per la conoscenza e l'addestramento di ufficiali radiotelegrafisti

Oltre a soddisfare i requisiti per il rilascio di un certificato in conformità con i Regolamenti Radio, gli ufficiali radiotelegrafisti devono avere conoscenza ed addestramento, compreso addestramento pratico, su quanto segue:

- (a) disposizioni dei servizi radio nelle emergenze, incluso:
 - (i) abbandono nave;
 - (ii) incendio a bordo;
 - (iii) avaria parziale o totale della stazione radio;
- (b) funzionamento delle lance e zattere di salvataggio, mezzi galleggianti e loro attrezzature, con particolare riferimento ad apparecchiature radio portatili e fisse delle lance di salvataggio ed ai radiofari di emergenza indicanti la posizione;
- (c) sopravvivenza in mare;
- (d) pronto soccorso;
- (e) prevenzione ed estinzione degli incendi con particolare riferimento all'impianto radio;
- (f) misure preventive per la sicurezza della nave e delle persone in rapporto ai rischi collegati con l'apparecchiatura radio, compresi pericoli elettrici, chimici, meccanici e di radiazioni;
- (g) uso del Manuale IM.O di Ricerche e Salvataggio per Navi Mercantili (MERSAR) con particolare riferimento alle radiocomunicazioni;
- (h) sistemi e procedure per inviare rapporti col punto nave;

- (i) uso del Codice Internazionale dei Segnali e del Dizionario IM.O "Standard Marine Navigational Vocabulary";
- (j) sistemi e procedure per l'assistenza radiomedica.

REGOLA IV/2

Requisiti minimi obbligatori per garantire la conti-
nua competenza e l'aggiornamento delle conoscenze per
ufficiali radiotelegrafisti

1. Ad ogni ufficiale radiotelegrafista in possesso di un certificato o di certificati rilasciati o riconosciuti dall'Amministrazione deve, per continuare ad essere idoneo per il servizio di navigazione, essere richiesto di soddisfare l'Amministrazione quanto a:

- (a) idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista, all'udito ed alla parola, ad intervalli regolari che non superino i 5 anni; e
- (b) competenza professionale:
 - (i) mediante servizio riconosciuto di radiocomunicazioni in qualità di ufficiale radiotelegrafista, senza che sia avvenuta una singola interruzione di servizio che superi i 5 anni;
 - (ii) se tale interruzione è avvenuta, superando una prova riconosciuta o portando a termine con esito positivo un corso o dei corsi di addestramento riconosciuti, in mare od a terra, che devono includere elementi di diretta attinenza con la sicurezza della vita in mare e con le moderne apparecchiature di radiocomunicazioni e possono anche comprendere apparecchiature per la radio navigazione.

2. Quando si intende introdurre nuovi metodi, apparecchiature o prassi a bordo delle navi che hanno il diritto di battere la sua bandiera, l'Amministrazione può richiedere agli ufficiali radiotelegrafisti di superare una prova riconosciuta o di portare a termine, con esito positivo, un corso o dei corsi in mare od a terra, con particolare riferimento ai servizi di sicurezza.

3. Ogni ufficiale radiotelegrafista deve, per continuare ad avere i requisiti per il servizio in navigazione a bordo di particolari tipi di nave, per cui sono state concordate a livello internazionale delle richieste specifiche di addestramento, portare a termine con esito positivo

i relativi addestramenti od esami riconosciuti, che terranno conto delle relative regolamentazioni o raccomandazioni internazionali.

4. E' compito dell'Amministrazione assicurarsi che i testi delle recenti variazioni nei regolamenti internazionali riferentesi alle radiocomunicazioni e concernenti la sicurezza della vita in mare, siano resi disponibili alle navi sotto la sua giurisdizione.

5. Le Amministrazioni sono incoraggiate, consultandosi con quelle interessate, a formulare od a promuovere la formulazione di una struttura di corsi di richiamo ed aggiornamento, volontari od obbligatori, a seconda del caso, in mare od a terra, per ufficiali radiotelegrafisti che prestano servizio a bordo e, particolarmente, per quelli che rientrano nel servizio di navigazione. Il corso od i corsi devono comprendere elementi che siano di diretta attinenza con i servizi radio e comprendere i mutamenti nella tecnologia delle radiocomunicazioni marittime e nei relativi regolamenti e raccomandazioni internazionali *) riguardanti la sicurezza della vita in mare.

*) Compresa qualsiasi raccomandazione IM O riguardante lo sviluppo del sistema marittimo di soccorso.

ALLEGATO IV

REGOLA IV/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di operatori radiotelefonisti

1. Ogni operatore radiotelefonista, che sia responsabile o che esegua servizi radio su una nave, deve possedere un appropriato certificato o certificati rilasciati o riconosciuti dall'Amministrazione ai sensi delle disposizioni dei Regolamenti Radio.
2. Inoltre, l'operatore radiotelefonista di una nave che sia tenuta ad avere una stazione radiotelefonica dalla Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare, deve:
 - (a) non avere meno di 18 anni;
 - (b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista, all'udito ed alla parola;
 - (c) avere i requisiti dell'Appendice a questa Regola.
3. Ad ogni candidato per l'abilitazione deve essere richiesto di superare un esame, o degli esami, con soddisfazione dell'Amministrazione interessata.

4. Il livello di conoscenza richiesto per l'abilitazione deve essere tale che l'operatore radiotelefonista possa portare a termine i suoi compiti radio in modo sicuro ed efficiente. Nello stabilire l'adeguato livello di conoscenza e l'addestramento necessario per raggiungere tale livello di conoscenza e capacità pratica, l'Amministrazione deve tener presente i requisiti dei Regolamenti Radio e l'Appendice alla presente Regola. Le Amministrazioni devono anche tenere presente le relative risoluzioni adottate dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e la Abilitazione dei Marittimi, 1978 e le relative raccomandazioni IM O.

APPENDICE ALLA REGOLA IV/3

Requisiti minimi supplementari per la conoscenza e l'addestramento di operatori radiotelefonisti

Oltre a soddisfare i requisiti per il rilascio di un certificato in conformità con i Regolamenti Radio, gli operatori radiotelefonisti, devono avere conoscenza ed addestramento, compreso addestramento pratico, su quanto segue:

- (a) disposizioni dei servizi radio nelle situazioni d'emergenza, includendo:
 - (i) abbandono nave;
 - (ii) incendio a bordo;
 - (iii) avaria totale o parziale della stazione radio;
- (b) funzionamento delle lance e zattere di salvataggio, mezzi galleggianti e loro attrezzature, con particolare riferimento ad apparecchiature radio portatili e fisse delle lance di salvataggio ed ai radiofari di emergenza indicanti la posizione;
- (c) sopravvivenza in mare;
- (d) pronto soccorso;
- (e) prevenzione degli incendi e lotta antincendio con particolare riferimento all'impianto radio;
- (f) misure preventive per la sicurezza della nave e delle persone in rapporto ai rischi collegati con l'apparecchiatura radio, compresi pericoli elettrici, chimici, meccanici e di radiazioni;
- (g) l'uso del Manuale IM O di Ricerca e Salvataggio per Navi Mercantili (MERSAR) con particolare riferimento alle radiocomunicazioni;
- (h) sistemi e procedure per inviare rapporti col punto nave;

- (i) uso del Codice Internazionale dei Segnali e del dizionario I.M.O "Standard Marine Navigational Vocabulary";
- (j) sistemi e procedure per l'assistenza radiomedica.

ALLEGATO V

REQUISITI PARTICOLARI PER NAVI CISTERNA

REGOLA V/1

Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e
la qualificazione di comandanti, ufficiali e comuni
di petroliere

1. Ufficiali e comuni che devono avere compiti specifici e responsabilità legate a questi compiti, in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su petroliere e che non abbiano prestato servizio a bordo di petroliere come membri dell'equipaggio, prima di eseguire tali compiti devono aver completato un appropriato corso a terra per la lotta antincendio; e
 - (a) un appropriato periodo di servizio sotto controllo a bordo, per acquisire una sufficiente conoscenza delle norme operative in sicurezza, o
 - (b) un corso riconosciuto di familiarità con le petroliere che comprenda le misure preventive e le procedure essenziali per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, schemi dei vari tipi di petroliere, tipi di carichi, loro pericoli ed attrezzature per il maneggio del carico, sequenza generale operativa e terminologia delle petroliere.

2. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e qualunque altra persona diversa da questi che abbia la diretta responsabilità nelle operazioni di caricazione, discarica e custodia in transito o maneggio del carico, oltre alle disposizioni come da paragrafo 1, devono avere:
 - (a) relativa esperienza appropriata ai loro compiti su petroliere; e
 - (b) completato un programma di addestramento specializzato appropriato ai loro compiti, comprendente la sicurezza delle petroliere, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa ed obblighi come da leggi e Regolamenti da applicare.

REGOLA V/2

Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento
e la qualificazione di comandanti, ufficiali e
comuni di navi cisterna per prodotti chimici

1. Ufficiali e comuni che devono avere compiti specifici e responsabilità legate a questi compiti, in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su navi cisterna per prodotti chimici e che non abbiano prestato servizio a bordo di navi cisterna per prodotti chimici come membri dell'equipaggio, prima di eseguire tali compiti devono aver completato un appropriato corso a terra per la lotta antincendio; e

- (a) un appropriato periodo di servizio sotto controllo a bordo per acquisire una sufficiente conoscenza delle norme operative in sicurezza; o
- (b) un corso riconosciuto di familiarità con le navi cisterna per prodotti chimici che comprenda le misure preventive e le procedure essenziali per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, schemi dei vari tipi di navi cisterna per prodotti chimici, tipi di carichi, loro pericoli ed attrezzature per il maneggio del carico, sequenza generale operativa e terminologia delle navi cisterna per prodotti chimici.

2. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e qualunque altra persona diversa da queste che abbia la diretta responsabilità nelle operazioni di caricazione e scarica e custodia in transito o maneggio del carico, oltre alle disposizioni come da paragrafo 1, devono avere:

- (a) relativa esperienza appropriata ai loro compiti su navi cisterna per prodotti chimici; e
- (b) completato un programma di addestramento specializzato appropriato ai loro compiti, comprendente la sicurezza delle navi cisterna per prodotti chimici, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa ed obblighi come da leggi e Regolamenti da applicare.

REGOLA V/3

Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e
la qualificazione di comandanti, ufficiali e comuni
di navi cisterna per gas liquefatto.

1. Ufficiali e comuni che devono avere compiti specifici e responsabilità legate a questi compiti, in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su navi cisterna per gas liquefatto e che non abbiano prestato servizio a bordo di navi cisterna per gas liquefatto come membri dell'equipaggio, prima di eseguire tali compiti devono aver completato un appropriato corso a terra per la lotta antincendio; e
 - (a) un appropriato periodo di servizio sotto controllo a bordo per acquisire una sufficiente conoscenza delle norme operative in sicurezza; o
 - (b) un corso riconosciuto di familiarità con le navi cisterna per gas liquefatto che comprenda le misure preventive e le procedure essenziali per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, schemi dei vari tipi di navi cisterna per gas liquefatto, tipi di carichi, loro pericolo ed attrezzature per il maneggio del carico, sequenza generale operativa e terminologia delle navi cisterna per gas liquefatto.

2. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e qualunque altra persona diversa da queste che abbia la diretta responsabilità nelle operazioni di caricazione, scarica e custodia in transito o maneggio del carico, oltre alle disposizioni come da paragrafo 1, devono avere:
 - (a) relativa esperienza appropriata ai loro compiti su navi cisterna per gas liquefatto; e
 - (b) completato un programma di addestramento specializzato appropriato ai loro compiti, comprendente la sicurezza delle navi cisterna per gas liquefatti, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa ed obblighi come da leggi e Regolamenti da applicare.

ALLEGATO VI

COMPETENZA SUI MEZZI DI SALVATAGGIO

REGOLA VI/1

Requisiti minimi obbligatori per l'emissione di
certificati di idoneità per i mezzi di salvataggio

Ogni marittimo a cui deve essere rilasciato un certificato di idoneità per i mezzi di salvataggio deve:

- (a) non avere meno di 17 anni e mezzo;
- (b) soddisfare l'Amministrazione sulla sua idoneità fisica;
- (c) avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi od aver frequentato un corso riconosciuto di addestramento od avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 9 mesi;
- (d) soddisfare l'Amministrazione con esami o con costante valutazione durante un corso riconosciuto di addestramento che egli è a conoscenza del contenuto dell'Appendice della presente Regola;
- (e) dimostrare con soddisfazione dell'Amministrazione mediante esame o mediante costante valutazione durante un corso di addestramento riconosciuto che egli possiede la capacità di:
 - (i) indossare una cintura di salvataggio in modo corretto; saltare in acqua da una certa altezza in modo sicuro; salire a bordo di un mezzo di salvataggio dall'acqua indossando la cintura di salvataggio;
 - (ii) raddrizzare una zattera di salvataggio rovesciata indossando la cintura di salvataggio;
 - (iii) interpretare i contrassegni sui mezzi di salvataggio relativi al numero di persone che questi possono trasportare;
 - (iv) eseguire le corrette operazioni necessarie per ammainare e per salire a bordo dei mezzi di salvataggio, per allontanarsi dalla nave e per governare e per sbarcare dai mezzi di salvataggio;

- (v) preparare ed ammainare in modo sicuro i mezzi di salvataggio ed allontanarsi velocemente dal fianco della nave;
- (vi) occuparsi di persone ferite sia durante che dopo l'abbandono della nave;
- (vii) remare e governare, alzare un albero, armare le vele, governare un battello a vela e governare un battello con la bussola;
- (viii) usare le attrezzature di segnalazione, compresi i razzi luminosi;
- (ix) usare l'apparato radio portatile per i mezzi di salvataggio.

APPENDICE ALLA REGOLA VI/1

Conoscenza minima richiesta per il rilascio di certificati di idoneità per i mezzi di salvataggio

1. Tipi di situazioni di emergenza che possono verificarsi quali collisione, incendio e affondamento.
2. Principi della sopravvivenza comprendenti:
 - (a) valore dell'addestramento e delle esercitazioni;
 - (b) necessità di essere pronti per ogni emergenza;
 - (c) provvedimenti da prendere quando si è chiamati alle stazioni dei mezzi di salvataggio;
 - (d) provvedimenti da prendere quando è ordinato l'abbandono nave;
 - (e) provvedimenti da prendere quando si è in acqua;
 - (f) provvedimenti da prendere quando si è a bordo di un mezzo di salvataggio;
 - (g) pericoli principali per i naufraghi.
3. Compiti specifici assegnati ad ogni membro dell'equipaggio come indicato nel ruolo di emergenza, compresa la differenza tra i segnali che convocano tutto l'equipaggio ai mezzi di salvataggio ed alle stazioni antincendio.
4. Tipi degli impianti di salvataggio che si trovano normalmente a bordo delle navi.

5. Costruzione e corredo dei mezzi di salvataggio e le singole voci del loro equipaggiamento.
6. Caratteristiche ed attrezzature particolari dei mezzi di salvataggio.
7. Vari tipi di dispositivi usati per l'ammaino dei mezzi di salvataggio.
8. Metodi per ammainare i mezzi di salvataggio con mare agitato.
9. Provvedimenti da prendere dopo aver abbandonato la nave.
10. Governo dei mezzi di salvataggio con maltempo.
11. Uso della barbeta, ancora galleggiante e di tutte le altre dotazioni.
12. Razionamento del cibo e dell'acqua nei mezzi di salvataggio.
13. Metodi di salvataggio con elicotteri.
14. Uso delle cassette di pronto soccorso e tecniche di rianimazione.
15. Apparati radio imbarcate nei mezzi di salvataggio, compresi i radiofari per indicare la posizione.
16. Effetti della ipotermia e sua prevenzione; impiego di cappe e di indumenti protettivi.
17. Metodi per mettere in moto e far funzionare il motore dei mezzi di salvataggio ed i suoi accessori, unitamente all'impiego dell'estintore in dotazione.
18. Impiego dei battelli di emergenza e delle lance di salvataggio a motore per raggruppare le zattere di salvataggio e recupero dei naufraghi e delle persone in mare.
19. Prendere costa con un mezzo di salvataggio.

COM(93) 217 def.

DOCUMENTI

IT

07 04

N. di catalogo : CB-CO-93-244-IT-C

ISBN 92-77-55847-4
