

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

Sommario

I *Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità*

- ★ Regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio, del 21 novembre 1994, sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata ..... 1
- ★ Direttiva 94/55/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada ..... 7
- ★ Direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile ..... 14
- ★ Direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime ..... 20
- ★ Direttiva 94/58/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare ..... 28

2

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

## I

*(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)*

**REGOLAMENTO (CE) N. 2978/94 DEL CONSIGLIO**

**del 21 novembre 1994**

**sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

operando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando che continuano a verificarsi casi di inquinamento marino, sia per cause tecniche che per cause accidentali, ad opera di petroliere, e che il trasporto di oli minerali con petroliere di tipo convenzionale costituisce una minaccia permanente per l'ambiente marino;

considerando che, sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), sono state definite norme approvate a livello internazionale per la progettazione e l'impiego di petroliere rispettose dell'ambiente;

considerando che l'impiego di petroliere rispettose dell'ambiente giova sia agli Stati costieri che all'industria;

considerando che talune convenzioni internazionali contengono i requisiti per la certificazione delle petroliere; che il metodo di misurazione del tonnellaggio delle cisterne per la zavorra segregata delle petroliere è stato perfezionato dall'IMO;

considerando che tutti gli Stati membri tranne uno hanno ratificato ed applicano la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da navi ed il suo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78); che tutti gli Stati membri hanno ratificato ed applicato la convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili;

considerando che la risoluzione A.722(17) adottata dall'assemblea dell'IMO del 6 novembre 1991 e la successiva risoluzione A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata nelle petroliere adottata dall'assemblea dell'IMO del 4 novembre 1993 esprimono la volontà generale di promuovere la progettazione di petroliere rispettose dell'ambiente e l'impiego di cisterne di zavorra segregata nelle petroliere;

considerando che nella risoluzione A.747(18) l'assemblea dell'IMO ha invitato i governi: i) a dare istruzioni alle autorità portuali affinché applichino la raccomandazione di dedurre il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata allorché accertano i diritti in base al tonnellaggio lordo per tutte le petroliere dotate di spazi per zavorra segregata in conformità della regola 13 dell'allegato I di MARPOL 73/78 e ii) a dare istruzioni alle autorità di pilotaggio perché agiscano in conformità della raccomandazione;

considerando che il Consiglio ha riconosciuto la necessità di un'azione intensificata, se del caso a livello comunitario o nazionale, al fine di garantire una risposta adeguata alle esigenze di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento del mare; che è auspicabile promuovere l'impiego di navi cisterna a doppio scafo o di petroliere di concezione diversa che soddisfano i requisiti della regola 13F dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, modificata il 6 marzo 1992, come pure di petroliere a zavorra segregata;

considerando che, ai fini del presente regolamento, le navi cisterna a doppio scafo e le petroliere di concezione

(1) GU n. C 5 del 7. 1. 1994, pag. 4.

(2) GU n. C 295 del 22. 10. 1994, pag. 26.

(3) Parere del Parlamento europeo del 3 maggio 1994 (GU n. C 205 del 25. 7. 1994, pag. 59), posizione comune del Consiglio del 19 settembre 1994 (GU n. C 301 del 27. 10. 1994, pag. 34) e decisione del Parlamento europeo del 16 novembre 1994 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

diversa dovrebbero essere trattate come se le loro cisterne di zavorra segregata si conformassero alla regola 13 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;

considerando che è inopportuno penalizzare gli armatori e gli operatori di petroliere che, per concezione e per modalità operative, rispettano l'ambiente;

considerando che, in particolare, quando tali cisterne non sono utilizzate per il trasporto di carichi, l'imposizione di diritti sul tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere costituisce uno svantaggio finanziario per coloro che hanno compiuto un passo importante in direzione di un ambiente più pulito;

considerando che, per motivi economici, le singole autorità portuali sono restie a subire lo svantaggio che deriverebbe loro se fossero le uniche ad applicare la risoluzione IMO;

considerando che le risoluzioni IMO A.722(17) e A.747(18) sono state adottate, ma non applicate, da tutti gli Stati membri;

considerando che, ai fini della protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento causato da petroliere di concezione convenzionale, dovrebbe esservi un'applicazione omogenea nella Comunità di norme approvate a livello internazionale in materia di imposizione di diritti sulle petroliere da parte delle autorità portuali e delle autorità di pilotaggio della Comunità;

considerando che, per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza nella Comunità e pervenire a soluzioni efficaci e commisurate ai costi, l'adozione di un regolamento si dimostra il mezzo più efficace per un'applicazione omogenea delle norme approvate sul piano internazionale, in conformità al principio della sussidiarietà;

considerando che lo Stato di bandiera o qualsiasi altro organismo abilitato al rilascio del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale e del certificato internazionale di stazza (1969), come pure gli armatori e gli organismi preposti all'imposizione dei diritti, devono agire di concerto nell'applicazione della risoluzione IMO A.747(18), al fine di aumentare la protezione dell'ambiente marino;

considerando che in alcuni Stati membri sono già stati istituiti sistemi per ridurre i diritti per le navi rispettose dell'ambiente su base diversa dalla risoluzione IMO A.747(18); che, negli intenti di detta risoluzione, dovrebbe essere possibile optare per un sistema alternativo di diritti basati sul tonnellaggio che preveda una differenza percentuale rispetto alle tariffe normali, cosicché la differenza media sarà almeno pari a quella prevista dalla risoluzione; che occorre inoltre garantire che alle petroliere a zavorra segregata sia sempre riservato un trattamento non meno favorevole, anche se i diritti non sono calcolati in base al tonnellaggio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### Articolo 1

Le autorità portuali e le autorità di pilotaggio della Comunità, in conformità alle disposizioni del presente regolamento:

- a) faranno applicare nella Comunità la risoluzione A.747(18), concernente la misurazione delle cisterne di zavorra segregata nelle petroliere, adottata dall'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) il 4 novembre 1993, il cui allegato è contenuto nell'allegato I al presente regolamento, al fine di promuovere l'impiego di petroliere dotate di cisterne di zavorra segregata, incluse le navi cisterna a doppio scafo e le petroliere di concezione diversa; ovvero
- b) introdurranno nella Comunità un sistema di riduzione dei diritti imposti sulle petroliere, fondato su un sistema di riduzione diverso benché coerente con la risoluzione IMO A.747(18).

### Articolo 2

Il presente regolamento si applica alle petroliere:

- atte a trasportare zavorra segregata in apposite cisterne;
- progettate, costruite, adattate, attrezzate ed utilizzate in quanto petroliere a zavorra segregata, incluse le navi cisterna a doppio scafo e le petroliere di concezione diversa;
- che rispondono ai requisiti della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili e che detengono il certificato internazionale di stazza (1969).

### Articolo 3

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «petroliera»: una nave che corrisponde alla definizione di petroliera di cui alla regola 1, paragrafo 4 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
- b) «zavorra segregata»: la zavorra che corrisponde alla definizione di zavorra segregata di cui alla regola 1, paragrafo 17 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
- c) «cisterna di zavorra segregata»: una cisterna utilizzata esclusivamente per il trasporto di zavorra segregata;
- d) «petroliera a zavorra segregata»: una petroliera dotata di cisterne di zavorra segregata e per tale certificata dalle autorità dello Stato di bandiera o da altri organismi a tal fine abilitati come petroliera

dotata di cisterne di zavorra segregata. Tale conformità deve essere chiaramente menzionata dall'autorità succitata nel paragrafo appropriato del supplemento al certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da olio minerale;

- e) «nave cisterna a doppio scafo»: una petroliera a zavorra segregata costruita secondo i requisiti stabiliti alla regola 13F, paragrafo 3 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
- f) «petroliera di concezione diversa»: una petroliera a zavorra segregata costruita secondo i requisiti stabiliti alla regola 13F, paragrafi 4 e 5 dell'allegato I di MARPOL 73/78;
- g) «MARPOL 73/78»: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento del mare da navi e il suo protocollo del 1978, modificata dalla risoluzione MEPC.51, paragrafo 32, adottata dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO il 6 marzo 1992;
- h) «autorità portuale»: un ente pubblico o privato che impone diritti alle navi per fornire loro attrezzature e servizi;
- i) «autorità di pilotaggio»: un ente pubblico o privato autorizzato ad offrire servizi di pilotaggio alle navi;
- j) «tonnellaggio lordo»: la misura delle dimensioni totali di una nave determinata conformemente alle disposizioni della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili;
- k) «tonnellaggio lordo ridotto»: il tonnellaggio lordo di una petroliera ottenuto sottraendo dal tonnellaggio lordo dell'intera nave il tonnellaggio lordo delle cisterne di zavorra segregata, in base alla formula data nel punto 4 dell'allegato I del presente regolamento.

2. Nell'allegato II sono riportate le definizioni dei termini di cui al paragrafo 1, lettere a), b), e) e f) date da MARPOL 73/78.

#### Articolo 4

Nel rilasciare il certificato internazionale di stazza (1969) ad una petroliera a zavorra segregata, misurata conformemente alle norme della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura della navi mercantili, l'organismo competente inserisce alla voce «Osservazioni», ai fini del presente regolamento, una dichiarazione che sia conforme al punto 3 dell'allegato I del presente regolamento e che precisi:

- i) il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata della nave; tale tonnellaggio deve essere calcolato in conformità del metodo e della procedura stabiliti nel punto 4 dell'allegato I del presente regolamento e
- ii) il tonnellaggio lordo ridotto della nave.

#### Articolo 5

1. In sede di accertamento dei diritti per le petroliere, accertamento basato del tutto o in parte sul tonnellaggio lordo (GT) della nave, le autorità portuali e le autorità di pilotaggio escludono dal calcolo il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere in modo da basare i loro calcoli sul tonnellaggio lordo ridotto quale precisato alla voce «Osservazioni» del certificato internazionale di stazza (1969) della nave.

2. In alternativa, le autorità portuali e le autorità di pilotaggio assicurano che i diritti per le petroliere che rientrano nel campo d'applicazione del presente regolamento conformemente all'articolo 2 siano inferiori almeno del 17 % ai diritti per le petroliere senza cisterna di zavorra segregata aventi il medesimo tonnellaggio lordo.

Le autorità portuali e le autorità di pilotaggio che, al 13 giugno 1994, applicano il sistema di cui al precedente comma, applicheranno la percentuale del 17 % al più tardi con decorrenza 1° gennaio 1997.

3. Allorché i diritti sono valutati altrimenti che sulla base del tonnellaggio lordo, le autorità portuali nonché le autorità di pilotaggio assicurano che il trattamento applicato alle petroliere a zavorra segregata non sia meno favorevole di quello basato sul calcolo dei diritti di cui ai paragrafi 1 o 2.

4. Le autorità portuali e le autorità di pilotaggio applicano alle petroliere a zavorra segregata uno solo dei metodi menzionati ai paragrafi 1, 2 e 3.

#### Articolo 6

L'allegato I può, conformemente alla procedura stabilita nell'articolo 7 del presente regolamento, essere modificato al fine di tener conto di eventuali modifiche della risoluzione IMO A.747(18) e delle pertinenti convenzioni internazionali che sono entrate in vigore.

#### Articolo 7

1. La Commissione è assistita da un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione. Tale comitato si riunisce, su invito della Commissione, ogniqualvolta sia necessario ai fini dell'applicazione del presente regolamento.

2. Il comitato stabilisce il proprio regolamento interno.

3. Alla materia contemplata dall'articolo 6 si applica la procedura seguente:

- a) Il rappresentante della Commissione presenta al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il proprio parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'ur-

genza del problema. Il parere è formulato alla maggioranza di cui all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato nel caso di decisioni che il Consiglio deve adottare su proposta della Commissione. Ai voti dei rappresentanti degli Stati membri in seno al comitato è attribuita la ponderazione prevista nel suddetto articolo. Il presidente non partecipa al voto.

- b) La Commissione adotta le misure progettate quando esse sono conformi al parere del comitato.
- c) Quando le misure progettate non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone immediatamente al Consiglio una proposta relativa alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata. Se, alla scadenza del termine di tre mesi dalla data in cui è stato adito, il Consiglio non ha deliberato, la Commissione adotta le misure proposte.

#### *Articolo 8*

1. Gli Stati membri adottano al più presto, e comunque entro il 31 dicembre 1995, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie all'applicazione del presente regolamento.

Tali misure devono comprendere le modalità di organizzazione, le procedure ed i mezzi di controllo.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 21 novembre 1994.

2. Gli Stati membri si scambiano annualmente, e comunicano alla Commissione, tutte le informazioni disponibili concernenti l'applicazione del presente regolamento comprese le eventuali infrazioni commesse dalle autorità portuali e dalle autorità di pilotaggio.

3. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, queste contengono un riferimento al presente regolamento o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

4. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tutte le disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dal presente regolamento. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

#### *Articolo 9*

1. La Commissione esamina a scadenze annuali l'applicazione del presente regolamento, in base alle comunicazioni che gli Stati membri le trasmettono in conformità delle disposizioni dell'articolo 8.

2. La Commissione presenta una relazione sul funzionamento del sistema di cui all'articolo 5, paragrafo 2 al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 31 dicembre 1998.

#### *Articolo 10*

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1996.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

M. WISSMANN

## ALLEGATO I

## Misurazione del tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere

Al fine di adottare una base unificata per il calcolo del tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere, le amministrazioni, gli organismi preposti al rilascio dei certificati internazionali e le persone incaricate dell'imposizione dei diritti sulle petroliere accettano i seguenti principi:

1. La nave è certificata quale petroliera a zavorra segregata, come menzionato nel paragrafo 5 del supplemento al certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da olio minerale, e l'ubicazione delle cisterne di zavorra segregata è indicata al paragrafo 5.2 di detto supplemento.
2. Le cisterne di zavorra segregata sono cisterne utilizzate esclusivamente per il trasporto di acqua di zavorra segregata, come stabilito nella regola 1, paragrafo 17 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78. Le cisterne di zavorra segregata sono dotate di un sistema di pompaggio e di tubolature, separato dagli altri impianti della nave, da utilizzare unicamente per imbarcare e scaricare in mare acqua di zavorra. È vietato qualsiasi collegamento delle tubolature delle cisterne di zavorra segregata con l'impianto di acqua dolce. Le cisterne di zavorra segregata non possono essere utilizzate per il trasporto di carichi o il deposito di provvigioni di bordo o di altri materiali.
3. Nel certificato internazionale di stazza (1969), alla voce «Osservazioni» deve essere apposta la seguente menzione concernente il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere:

«Le cisterne di zavorra segregata sono conformi alla regola 13 dell'allegato I della convenzione internazionale del 1973 sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi, modificata dal suo protocollo del 1978, ed il tonnellaggio totale di tali cisterne, utilizzate esclusivamente per il trasporto di acqua di zavorra segregata, è di .....

La stazza lorda ridotta da utilizzare per il calcolo dei diritti basati sul tonnellaggio è di .....

4. Il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata sopra menzionate deve essere calcolato in base alla seguente formula:

$$K_1 \times V_b$$

dove:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$  (oppure come indicato nell'appendice 2 della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili);

$V$  = il volume totale di tutti gli spazi chiusi della nave espresso in metri cubi ai sensi della regola 3 della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili;

$V_b$  = il volume totale delle cisterne di zavorra segregata espresso in metri cubi ai sensi della regola 6 della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili.

## ALLEGATO II

Definizioni dei termini di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere a), b), e) e f) contenute in MARPOL  
73/78*Paragrafo 1, lettera a)*

«Petroliera»: una nave costruita o prevalentemente adattata per trasportare petrolio alla rinfusa negli spazi adibiti al carico, inclusi i vettori misti e le «chimichiere», secondo la definizione di cui all'allegato II della presente convenzione, ove trasporti un carico o parte di un carico di petrolio alla rinfusa.

«Vettore misto»: una nave progettata sia per il trasporto di petrolio sia per il trasporto di un carico solido alla rinfusa.

«Chimichiera»: una nave costruita o prevalentemente adattata per trasportare un carico di sostanze liquide nocive alla rinfusa, incluse le «petroliere», secondo la definizione di cui all'allegato I della presente convenzione, ove trasporti un carico o parte di un carico di sostanze liquide nocive alla rinfusa.

*Paragrafo 1, lettera b)*

«Zavorra segregata»: l'acqua di zavorra introdotta in una cisterna completamente isolata dai circuiti del carico di idrocarburi e del combustibile liquido e riservata in permanenza al trasporto di zavorra o al trasporto di zavorra o di carichi diversi dagli idrocarburi o dalle sostanze nocive ai sensi delle diverse definizioni di cui agli allegati della presente convenzione.

*Paragrafo 1, lettera e)*

«Nave cisterna a doppio scafo»: una nave cisterna in cui la cisterna per il carico è protetta, per tutta la sua lunghezza, da cisterne o spazi per la zavorra diversi dalle cisterne per il carico o per i combustibili.

*Paragrafo 1, lettera f)*

«Petroliera di concezione diversa»:

- una petroliera progettata in modo che la pressione esercitata dal carico e dal vapore sul fasciame del fondo che costituisce l'unico limite tra il carico ed il mare non superi la pressione idrostatica esterna;
  - una petroliera progettata secondo metodi che assicurino almeno lo stesso livello di protezione contro l'inquinamento da idrocarburi in caso di collisione o incaglio e siano in linea di massima approvati dal comitato per la protezione dell'ambiente marino sulla base di orientamenti sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).
-

## DIRETTIVA 94/55/CE DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 1994

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione (1),

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

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato (3),

- (1) considerando che, nel corso degli anni, il trasporto nazionale e internazionale su strada di merci pericolose è aumentato in misura significativa, con il conseguente aumento dei rischi in caso di incidenti;
- (2) considerando che tutti gli Stati membri, ad esclusione dell'Irlanda, sono parti contraenti dell'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), il cui campo d'applicazione geografico si estende al di là del territorio comunitario, che definisce norme uniformi per il trasporto internazionale di merci pericolose su strada; che è pertanto auspicabile che l'ambito di applicazione di tali norme sia esteso al trasporto interno nazionale al fine di armonizzare le condizioni relative al trasporto stradale delle merci pericolose all'interno della Comunità;
- (3) considerando che manca una legislazione comunitaria comprendente tutte le misure da attuare ai fini della sicurezza del trasporto di merci pericolose e che le disposizioni nazionali pertinenti variano da uno Stato membro all'altro; che tali divergenze costituiscono un ostacolo alla libera prestazione dei servizi di trasporto, nonché alla libera circolazione di veicoli e attrezzature di trasporto; che per superare questo

ostacolo devono essere messe in atto condizioni uniformi applicabili a tutto il trasporto intracomunitario;

- (4) considerando che un'azione di questo tipo deve essere realizzata a livello comunitario per garantire la coerenza con la legislazione comunitaria in altri settori, raggiungere un grado sufficiente di armonizzazione per agevolare la libera circolazione delle merci e dei servizi e assicurare un livello elevato di sicurezza per le operazioni di trasporto sul piano nazionale e internazionale;
- (5) considerando che le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano l'impegno preso dalla Commissione e dai suoi Stati membri, a titolo degli obiettivi fissati al capitolo 19 del piano d'azione 21 della conferenza della CNUED di Rio de Janeiro nel giugno del 1992, di sforzarsi d'armonizzare per l'avvenire i sistemi di classificazione delle sostanze pericolose;
- (6) considerando che manca una legislazione comunitaria specifica per disciplinare le condizioni di sicurezza inerenti al trasporto degli agenti biologici e dei microrganismi geneticamente modificati, che sono oggetto delle direttive del Consiglio 90/219/CEE (4), 90/220/CEE (5) e 90/679/CEE (6);
- (7) considerando che le disposizioni della presente direttiva prendono in considerazione altre politiche nei settori della sicurezza dei lavoratori, della costruzione di veicoli e della tutela dell'ambiente;
- (8) considerando che gli Stati membri conservano la facoltà di disciplinare i trasporti di merci pericolose effettuati nel loro territorio da veicoli non contemplati nella presente direttiva, indipendentemente dall'immatricolazione;
- (9) considerando che gli Stati membri devono poter applicare alla circolazione stradale nel loro territorio regole specifiche per il trasporto di merci pericolose;

(1) GU n. C 17 del 20. 1. 1994, pag. 6.

(2) GU n. C 195 del 18. 7. 1994, pag. 15.

(3) Parere del Parlamento europeo del 3 maggio 1994 (GU n. C 205 del 25. 7. 1994, pag. 54), posizione comune del Consiglio del 19 settembre 1994 (GU n. C 301 del 27. 10. 1994, pag. 25) e decisione del Parlamento europeo del 17 novembre 1994 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(4) GU n. L 117 dell'8. 5. 1990, pag. 1.

(5) GU n. L 117 dell'8. 5. 1990, pag. 15.

(6) GU n. L 374 del 31. 12. 1990, pag. 1.



- (10) considerando che gli Stati membri devono potere mantenere i requisiti di garanzia di qualità relativi a taluni trasporti nazionali finché la Commissione non abbia presentato al Consiglio una relazione a tale riguardo;
- (11) considerando che l'accordo ADR autorizza la conclusione di accordi in deroga all'accordo stesso e che il numero elevato di accordi bilaterali negoziati tra gli Stati membri ostacola la libera prestazione dei servizi di trasporto delle merci pericolose; che l'introduzione delle necessarie disposizioni negli allegati alla presente direttiva dovrebbe eliminare la necessità di tali deroghe; considerando l'esigenza di concedere un periodo di transizione nel corso del quale gli accordi in vigore possono essere ancora applicati dagli Stati membri;
- (12) considerando che è necessario recepire nel diritto comunitario le disposizioni ADR segnatamente le norme tecniche per i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose; che occorre prevedere, in questo contesto, periodi transitori per contemplare alcune disposizioni nazionali specifiche in vigore riguardo ai requisiti di costruzione dei veicoli immatricolati nel territorio nazionale;
- (13) considerando che le procedure informative esistenti nel campo delle proposte legislative nazionali in materia saranno utilizzate al fine di accrescere la trasparenza per tutti gli operatori economici;
- (14) considerando che gli Stati membri devono avere la facoltà di mettere in atto norme conformi alle raccomandazioni multimodali delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose a livello nazionale fino a quando l'accordo ADR non sarà armonizzato rispetto a tali norme, per agevolare il trasporto intermodale delle merci pericolose;
- (15) considerando che gli Stati membri devono avere la facoltà di disciplinare o di vietare il trasporto di alcune merci pericolose sul loro territorio, ma unicamente per motivi non inerenti alla sicurezza del trasporto medesimo; che, in tale contesto, gli Stati membri possono riservarsi il diritto d'imporre, per taluni trasporti di materie molto pericolose, l'utilizzazione delle ferrovie o delle vie navigabili, oppure mantenere imballaggi specifici per talune materie molto pericolose;
- (16) considerando che, ai fini della presente direttiva, gli Stati membri devono essere autorizzati ad applicare norme più rigorose o meno rigorose per quanto riguarda determinate operazioni di trasporto effettuate sul loro territorio con veicoli ivi immatricolati;
- (17) considerando che nell'armonizzazione delle condizioni è importante tener conto delle specifiche situazioni nazionali e che pertanto la presente direttiva deve essere sufficientemente flessibile nell'offrire agli Stati membri la possibilità di talune deroghe; che non si deve ostacolare l'applicazione dei nuovi sviluppi tecnologici e industriali e che occorre a tal fine contemplare deroghe provvisorie;
- (18) considerando che i veicoli immatricolati nei paesi terzi devono essere autorizzati a svolgere operazioni di trasporto internazionale sul territorio degli Stati membri, purché siano conformi alle disposizioni dell'accordo ADR;
- (19) considerando che deve essere possibile adeguare rapidamente la presente direttiva al progresso tecnico, al fine di prendere in considerazione le nuove disposizioni fissate nell'accordo ADR, nonché stabilire l'applicazione e l'attuazione delle misure d'urgenza in caso di incidenti o di inconvenienti; che occorre, a tal fine, istituire un comitato ed una procedura di stretta cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di tale comitato;
- (20) considerando che gli allegati della presente direttiva contengono disposizioni in materia di formazione professionale di taluni conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose su strada e che pertanto la direttiva 89/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativa alla formazione professionale di taluni conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose su strada <sup>(1)</sup>, deve essere abrogata,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## CAPITOLO I

### Campo di applicazione, definizioni e disposizioni generali

#### Articolo 1

1. La presente direttiva si applica al trasporto di merci pericolose su strada effettuato all'interno degli Stati membri o tra gli Stati membri. Essa non si applica al trasporto

<sup>(1)</sup> GU n. L 398 del 30. 12. 1989, pag. 33.

di merci pericolose effettuato da veicoli di proprietà o sotto la responsabilità delle forze armate.

2. Tuttavia quanto disposto nella presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri, fatta salva la normativa comunitaria, di stabilire requisiti per quanto concerne:

- a) il trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose effettuato nel loro territorio da veicoli non contemplati dalla presente direttiva,
- b) le norme di circolazione specifiche al trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose,
- c) la garanzia della qualità delle imprese, secondo le norme ISO 9001 e 9002, allorché effettuano trasporti nazionali:
  - i) di materie e oggetti esplosivi della classe 1, qualora il quantitativo di materia esplosiva contenuta superi, per unità di trasporto
    - 1 000 kg per la divisione 1.1, o
    - 3 000 kg per la divisione 1.2, o
    - 5 000 kg per le divisioni 1.3 e 1.5,
  - ii) in cisterne o in contenitori aventi una capacità totale di oltre 3 000 litri delle seguenti materie molto pericolose:
    - Materie della classe 2
      - gas classificati nelle lettere
 

at)
bt)
b)
ct)
c)
      - gas liquefatti fortemente refrigerati 7° b) e 8° b)
      - Materie delle classi 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8
      - che non figurano in una rubrica b) o c) di dette classi
      - oppure che vi figurano, ma con un codice di pericolo avente tre o più sigle significative (escluso lo zero),
    - iii) dei seguenti colli della classe 7 (materie radioattive): colli di materie fissili, colli del tipo B (U), colli del tipo B (M).

L'ambito di applicazione delle disposizioni nazionali concernenti questi requisiti non può essere esteso.

Dette disposizioni cessano di essere applicabili allorché misure analoghe siano rese obbligatorie da disposizioni comunitarie.

Anteriormente al 31 dicembre 1998, la Commissione presenterà al Consiglio una relazione contenente una valutazione degli aspetti relativi alla sicurezza contemplati nella presente lettera c), corredata da una proposta appropriata volta a prorogarla o ad abrogarla.

## *Articolo 2*

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- «ADR», l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, con le relative modifiche;
- «veicolo», ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada, completo o incompleto, il quale abbia almeno quattro ruote e una velocità massima di progetto superiore a 25 km l'ora, con i suoi rimorchi, ad eccezione dei veicoli che si spostano su rotaia, dei trattori agricoli e forestali e di tutte le macchine mobili;
- «merci pericolose», le materie e i prodotti il cui trasporto su strada è vietato, oppure autorizzato solo a determinate condizioni, dagli allegati A e B della presente direttiva;
- «trasporto», qualsiasi operazione di trasporto su strada effettuata da un veicolo, in tutto o in parte su strade di uso pubblico nel territorio degli Stati membri, comprese le attività di carico e scarico contemplate negli allegati A e B della presente direttiva, fatto salvo il regime previsto dalle legislazioni degli Stati membri per quanto riguarda la responsabilità derivante da queste operazioni.

Le operazioni di trasporto effettuate interamente in un perimetro chiuso sono escluse dalla presente definizione.

## *Articolo 3*

1. Fatto salvo l'articolo 6, non sono ammesse al trasporto su strada le merci pericolose il cui trasporto è vietato dagli allegati A e B della presente direttiva.

2. Ferme restando le altre disposizioni della presente direttiva, il trasporto delle altre merci pericolose elencate nell'allegato A è autorizzato fatte salve le condizioni fissate negli allegati A e B, in particolare per quanto riguarda:

- a) l'imballaggio e l'etichettatura delle merci in questione e
- b) la costruzione, le attrezzature e il funzionamento dei veicoli che trasportano le merci in questione.

## CAPITOLO II

## Deroghe, restrizioni ed esenzioni

## Articolo 4

Ai fini delle operazioni di trasporto effettuate sul piano nazionale unicamente da veicoli immatricolati sul suo territorio, ciascuno Stato membro può mantenere in vigore le disposizioni della legislazione nazionale sul trasporto di merci pericolose su strada che siano conformi alle raccomandazioni delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose, in attesa che gli allegati A e B della presente direttiva siano adeguati a dette raccomandazioni. Lo Stato membro interessato informa immediatamente la Commissione.

## Articolo 5

1. Fatte salve altre norme comunitarie, segnatamente in materia di accesso al mercato, gli Stati membri conservano la facoltà di disciplinare o di vietare, unicamente per motivi non inerenti alla sicurezza durante il trasporto, quali, segnatamente, ragioni di sicurezza nazionale o di tutela dell'ambiente, il trasporto di alcune merci pericolose sul loro territorio.

2. Le eventuali disposizioni istituite dagli Stati membri in merito alle attività dei veicoli che effettuano un trasporto internazionale sul loro territorio e autorizzate dal marginale 10 599 dell'allegato B devono riguardare unicamente gli aspetti locali, devono essere applicabili al trasporto nazionale e internazionale e non devono creare alcuna discriminazione.

3. a) I singoli Stati membri possono applicare disposizioni più rigorose riguardo al trasporto effettuato da veicoli immatricolati o messi in circolazione sul territorio nazionale, fatta eccezione per i requisiti relativi alla costruzione.

b) Tuttavia, gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali specifiche concernenti il baricentro dei veicoli cisterna immatricolati sul loro territorio fino alla eventuale modifica del marginale 211 128 di cui all'allegato B della presente direttiva, al più tardi però fino al 31 dicembre 1998.

4. Qualora uno Stato membro ritenga che le disposizioni applicabili in materia di sicurezza si sono rivelate insufficienti in caso di incidente, per limitare i pericoli inerenti al trasporto e qualora sia urgente intervenire, esso notifica alla Commissione, nella fase del progetto, le misure che intende adottare. La Commissione, in base alla procedura di cui all'articolo 9, decide se è opportuno autorizzare l'attuazione delle misure in questione e ne determina la durata.

5. Gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali applicabili al 31 dicembre 1996, concernenti:

- il trasporto di materie della classe 1.1;
- il trasporto di gas tossici instabili e/o infiammabili della classe 2;
- il trasporto di materie contenenti diossina o furano;
- o il trasporto in cisterne o contenitori di oltre 3 000 litri di materie liquide delle classi 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 o 8 che non figurano in una lettera b) o c) di tali classi.

Siffatte disposizioni possono riguardare unicamente:

- il divieto di effettuare i suddetti trasporti su strada quando sia possibile effettuarli per ferrovia o via navigabile;
- l'obbligo di seguire taluni itinerari preferenziali;
- o qualsiasi altra disposizione relativa all'imballaggio di materie contenenti diossina o furano.

Queste disposizioni non possono essere ampliate o rese più rigorose. Gli Stati membri comunicano le disposizioni nazionali alla Commissione che ne informa gli altri Stati membri.

## Articolo 6

1. Gli Stati membri possono consentire che le merci pericolose classificate, imballate ed etichettate conformemente alle norme internazionali in materia di trasporto marittimo oppure aereo siano ammesse al trasporto su strada sul loro territorio, ogniqualvolta l'operazione di trasporto implichi un viaggio marittimo o aereo.

2. Le disposizioni fornite negli allegati A e B in merito all'uso di lingue straniere nella marcatura o nella documentazione pertinente non si applicano alle operazioni di trasporto limitate al territorio di un singolo Stato membro. Per le suddette operazioni gli Stati membri possono autorizzare l'uso di lingue diverse da quelle contemplate dagli allegati.

3. Gli Stati membri possono autorizzare, nel loro territorio, l'utilizzazione di veicoli costruiti anteriormente al 1° gennaio 1997 che non siano conformi alle disposizioni della direttiva stessa, ma che siano stati costruiti secondo i requisiti fissati dalla legislazione nazionale applicabile al 31 dicembre 1996, sempreché i veicoli in questione siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti.

4. I singoli Stati membri possono mantenere in vigore le disposizioni della legislazione nazionale in vigore al 31 dicembre 1996 in materia di costruzione, impiego e

condizioni di trasporto di contenitori di recente costruzione ai sensi del marginale 2 212 dell'allegato A e di cisterne che differiscono dalle disposizioni fissate negli allegati A e B, fino a quando in detti allegati siano inseriti riferimenti a norme di costruzione e d'impiego di cisterne e contenitori aventi lo stesso valore vincolante delle disposizioni della presente direttiva, e comunque non oltre il 31 dicembre 1998. I contenitori e le cisterne costruiti anteriormente al 1° gennaio 1999 e mantenuti in uno stato conforme ai requisiti di sicurezza pertinenti possono continuare ad essere utilizzati anche dopo tale data, alle stesse condizioni.

5. Ciascuno Stato membro può mantenere disposizioni nazionali diverse da quelle previste negli allegati A e B in materia di temperatura di riferimento per il trasporto nel territorio nazionale di gas liquefatti o di miscele di gas liquefatti, fino all'inserimento nelle norme europee di disposizioni sulle temperature di riferimento adeguate per le varie zone climatiche designate e fino all'inserimento di un riferimento a dette norme negli allegati A e B.

6. Anteriormente al 1° gennaio 1997, i singoli Stati membri possono autorizzare, per il trasporto nel loro territorio, l'impiego di imballaggi costruiti e non certificati secondo quanto disposto dall'accordo ADR, purché l'imballaggio presenti la data di fabbricazione e risulti in grado di superare le opportune prove in base ai requisiti imposti dalla normativa nazionale vigente al 31 dicembre 1996 e purché tali imballaggi siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza pertinenti (ivi compresi, ove richiesto, controlli e ispezioni), secondo il seguente schema: grandi contenitori metallici di rinfuse intermedie e fusti di metallo, che superano i 50 litri di capacità, per un periodo massimo di 15 anni a partire dalla data di fabbricazione; altri imballaggi metallici e in materie plastiche per un periodo massimo di 5 anni a partire dalla data di fabbricazione, ma non oltre il 31 dicembre 1998.

7. I singoli Stati membri possono consentire, fino al 31 dicembre 1998, il trasporto nel loro territorio di talune merci pericolose imballate anteriormente al 1° gennaio 1997 a condizione che esse siano classificate, imballate ed etichettate conformemente ai requisiti previsti dalla legislazione nazionale applicabile anteriormente al 1° gennaio 1997.

8. I singoli Stati membri possono mantenere, per le operazioni di trasporto effettuate nel loro territorio da veicoli immatricolati nello stesso, la normativa nazionale vigente al 31 dicembre 1996 riguardo all'indicazione di un codice di azione di emergenza invece del numero di identificazione del pericolo previsto all'allegato B.

9. Gli Stati membri possono mantenere, previa consultazione della Commissione, disposizioni meno vincolanti di quelle fissate negli allegati A e B della presente direttiva per il trasporto nel loro territorio di piccoli quantitativi di talune merci pericolose, ad eccezione delle materie mediamente ed altamente radioattive.

10. A condizione che siano rispettati i requisiti di sicurezza, gli Stati membri possono concedere deroghe temporanee agli allegati A e B, al fine di poter procedere, nel loro territorio, alle verifiche necessarie nella prospettiva di modificare le disposizioni di detti allegati per adeguarle all'evoluzione della tecnica e dell'industria. La Commissione ne è informata ed informa a sua volta gli altri Stati membri.

Le deroghe temporanee, convenute tra le autorità competenti degli Stati membri in base ai marginali 2 010 e 10 602 degli allegati A e B devono concretarsi in un accordo multilaterale proposto alle autorità competenti di tutti gli Stati membri dall'autorità che prende l'iniziativa dell'accordo. La Commissione ne è informata.

Le deroghe di cui al primo e al secondo comma devono applicarsi senza discriminazioni in base alla nazionalità o al luogo di stabilimento dello speditore, del trasportatore o del destinatario; esse hanno durata massima quinquennale e non sono rinnovabili.

11. Gli Stati membri possono approvare nel loro territorio operazioni di trasporto ad hoc di merci pericolose o operazioni che siano proibite dagli allegati A e B o che avvengano in condizioni diverse da quelle previste in detti allegati.

12. Fatte salve le disposizioni di cui al paragrafo 2, gli Stati membri possono continuare ad applicare gli accordi in vigore con altri Stati membri, autorizzati dall'accordo ADR, non oltre il 31 dicembre 1998, senza discriminazioni in base alla nazionalità o al luogo di stabilimento dello speditore, del trasportatore o del destinatario. Ogni ulteriore deroga autorizzata dai marginali 2 010 e 10 602 degli allegati A e B deve soddisfare i requisiti del paragrafo 10.

#### *Articolo 7*

Fatte salve le disposizioni nazionali o comunitarie relative all'accesso al mercato, i veicoli immatricolati oppure messi in circolazione nei paesi terzi sono autorizzati ad effettuare operazioni di trasporto internazionale di merci pericolose all'interno della Comunità, purché tali trasporti soddisfino le disposizioni dell'accordo ADR.

### CAPITOLO III

#### Disposizioni finali

#### *Articolo 8*

Le modifiche necessarie per adeguare gli allegati A e B al progresso scientifico e tecnico nei settori oggetto della

presente direttiva, per tenere conto di modifiche agli allegati dell'accordo ADR, sono adottate conformemente alla procedura prevista all'articolo 9.

#### Articolo 9

1. La Commissione è assistita da un comitato per il trasporto di merci pericolose, in appresso denominato «comitato», composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa alla votazione.

3. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

b) Se le misure previste non sono conformi al parere formulato dal comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se, alla scadenza del termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui è stato adito, il Consiglio non ha deliberato, la Commissione adotta le misure proposte.

#### Articolo 10

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1997. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### Articolo 11

1. La direttiva 89/684/CEE è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 1997.

2. I certificati provvisori rilasciati dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2 della suddetta direttiva per il trasporto nazionale sono validi fino al 31 dicembre 1996. I certificati rilasciati ai sensi all'articolo 4, paragrafo 4 della medesima direttiva possono continuare ad essere utilizzati per la durata del periodo di validità, ma non oltre il 1° luglio 1997 per le merci pericolose trasportate in cisterne e per gli esplosivi e non oltre il 1° gennaio 2000 per altre merci pericolose.

#### Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 21 novembre 1994.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

M. WISSMANN

---

*ALLEGATO A*

Marginali 2 000—3 999 dell'allegato A dell'accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), in vigore decorrere dal 1° gennaio 1995, fermo restando che l'espressione «parte contraente» è sostituita da «Stato membro».

N.B.: Una traduzione in tutte le lingue comunitarie sarà resa disponibile non appena ultimato e tradotto un testo codificato.

---

*ALLEGATO B*

Marginali 10 000—260 000 dell'allegato B dell'accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), in vigore a decorrere dal 1° gennaio 1995, fermo restando che l'espressione «parte contraente» è sostituita da «Stato membro».

N.B.: Una traduzione in tutte le lingue comunitarie sarà resa disponibile non appena ultimato e tradotto un testo codificato.

---

**DIRETTIVA 94/56/CE DEL CONSIGLIO**

del 21 novembre 1994

**che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione (1),

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

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C (3),

considerando che occorre mantenere un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile in Europa e fare quanto possibile per ridurre il numero di incidenti e di inconvenienti;

considerando che un rapido svolgimento delle inchieste tecniche sugli incidenti e gli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile migliora la sicurezza del volo contribuendo a prevenire tali incidenti e inconvenienti;

considerando che si dovrebbe tener conto della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, che prevede l'attuazione delle misure necessarie per garantire la sicurezza della navigazione aerea; che si deve in particolare tener conto dell'allegato 13 di detta Convenzione che prevede standard e pratiche raccomandate internazionali per le inchieste sugli incidenti aerei;

considerando che, a norma degli standard internazionali dell'allegato 13 precitato le inchieste sugli incidenti sono svolte sotto la responsabilità dello Stato nel quale l'incidente è accaduto;

considerando che, qualora in caso di inconvenienti gravi lo Stato nel quale l'inconveniente è accaduto non effettui inchieste, l'inchiesta deve essere condotta dallo Stato di immatricolazione;

considerando che le inchieste sugli inconvenienti gravi dovrebbero essere condotte secondo gli stessi principi applicati per quelle sugli incidenti;

considerando che l'ampiezza delle inchieste deve tener conto degli insegnamenti che se ne potranno trarre per migliorare la sicurezza;

considerando che, ai fini della sicurezza del volo, le inchieste devono essere svolte nel più breve tempo possibile;

considerando che gli investigatori dovrebbero poter espletare i loro compiti con la necessaria indipendenza;

considerando che gli Stati membri devono provvedere, salva la legislazione in vigore per quanto riguarda le competenze delle autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria e all'occorrenza in stretta collaborazione con esse, affinché i responsabili dell'inchiesta tecnica possano svolgere i loro compiti nelle migliori condizioni;

considerando che le inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile dovrebbero essere svolte da un organismo o da un ente indipendente o sotto il controllo di detto organismo o ente per evitare qualsiasi conflitto di interessi e ogni eventuale coinvolgimento nelle cause dell'evento oggetto dell'inchiesta;

considerando che tale organismo o ente dovrebbe essere dotato di mezzi adeguati e includere eventualmente tra i suoi compiti anche altre attività di prevenzione;

considerando che gli Stati membri dovrebbero adottare misure al fine di prestarsi mutua assistenza, in caso di necessità, per la realizzazione delle inchieste;

considerando che uno Stato membro può delegare un altro Stato membro a svolgere l'inchiesta;

considerando che ai fini della prevenzione degli incidenti è importante rendere pubbliche le conclusioni delle inchieste quanto prima possibile;

considerando che nel diffondere le conclusioni delle inchieste sugli inconvenienti si dovrebbe tener conto del carattere particolare di questi ultimi;

considerando che le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate in seguito alle inchieste su incidenti o inconvenienti devono essere prese nella debita considerazione dagli Stati membri;

(1) GU n. C 257 del 22. 9. 1993, pag. 8 e GU n. C 109 del 19. 4. 1994, pag. 14.

(2) GU n. C 34 del 2. 2. 1994, pag. 18.

(3) Parere del Parlamento europeo del 9 marzo 1993 (GU n. C 91 del 28. 3. 1994, pag. 123), posizione comune del Consiglio del 16 maggio 1994 (GU n. C 172 del 24. 6. 1994, pag. 46) e decisione del Parlamento europeo del 26 ottobre 1994 (GU n. C 323 del 21. 11. 1994).

considerando che il solo obiettivo dell'inchiesta tecnica è trarre degli insegnamenti che consentano di prevenire futuri incidenti e inconvenienti e che, pertanto, l'analisi dell'evento, le conclusioni e le raccomandazioni di sicurezza formulate non mirano a stabilire errori o a valutare responsabilità,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### Articolo 1

#### Obiettivo

La presente direttiva è intesa a migliorare la sicurezza del volo facilitando il rapido svolgimento delle inchieste tecniche il cui unico fine consiste nella prevenzione di futuri incidenti o inconvenienti.

### Articolo 2

#### Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile occorsi nel territorio della Comunità tenuto conto degli obblighi internazionali degli Stati membri.

2. La presente direttiva si applica inoltre fuori del territorio della Comunità:

- i) alle inchieste su incidenti occorsi ad aeromobili immatricolati in uno Stato membro qualora l'inchiesta non sia effettuata da un altro Stato;
- ii) alle inchieste sugli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili immatricolati in uno Stato membro o gestiti da una compagnia stabilita in uno Stato membro, qualora l'inchiesta non sia effettuata da un altro Stato.

### Articolo 3

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) «incidente», un evento, associato all'impiego di un aeromobile, che si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano e nel quale:

- 1) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di:

- essere dentro l'aeromobile, o
- venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure
- essere direttamente esposta al getto dei reattori,

fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, o siano procurate alla persona da sé medesima o da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori delle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure

- 2) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che:

- comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile, e
- richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato,

fatta eccezione per i guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, alla cappottatura o agli accessori, oppure per i danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alla carenatura, a piccole ammaccature o fori nel rivestimento dell'aeromobile; oppure

- 3) l'aeromobile sia scomparso o completamente inaccessibile;

- b) «lesione grave», una lesione riportata da una persona in un incidente, che:

- 1) richieda una degenza ospedaliera di oltre 48 ore, con inizio entro sette giorni dalla data in cui è stata riportata; oppure
- 2) comporti una frattura ossea (tranne le fratture semplici delle dita delle mani e dei piedi, o del naso); oppure

- 3) comporti lacerazioni che provochino gravi emorragie o lesioni a nervi, muscoli o tendini; oppure

- 4) comporti lesioni a qualsiasi organo interno; oppure

- 5) comporti ustioni di secondo o terzo grado o estese su più del 5% della superficie corporea; oppure

- 6) comporti un'esposizione accertata a sostanze infettive o a radiazioni nocive;

- c) «lesione mortale», una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la morte entro 30 giorni dalla data dell'incidente;



- d) «cause», la (le) azione(i), la (le) omissione(i), l' (gli) evento(i), la (le) condizione(i), o una combinazione di tali fattori, che hanno dato luogo all'incidente o all'inconveniente;
- e) «inchiesta», un insieme di operazioni svolte ai fini della prevenzione degli incidenti ed inconvenienti, che comprende la raccolta e l'analisi di dati, l'elaborazione di conclusioni, la determinazione delle cause e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- f) «investigatore incaricato», una persona preposta, sulla base delle sue qualificazioni, all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'inchiesta;
- g) «registratore di volo», qualsiasi tipo di registratore installato a bordo di un aeromobile per agevolare l'inchiesta sull'incidente/inconveniente;
- h) «impresa», qualsiasi persona fisica, o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno;
- i) «esercente», la persona, l'organismo o l'impresa che gestisce o intende gestire uno o più aeromobili;
- j) «inconveniente», un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;
- k) «inconveniente grave», un inconveniente le cui circostanze rivelino che è stato sfiorato l'incidente (l'elenco di esempi di inconvenienti gravi figura nell'allegato);
- l) «raccomandazione di sicurezza», una proposta dell'organismo investigativo dello Stato responsabile dell'inchiesta tecnica, formulata sulla base dei dati emersi dall'inchiesta, ai fini della prevenzione di incidenti ed inconvenienti.

#### Articolo 4

##### Obbligo d'inchiesta

1. Ogni incidente aereo o inconveniente grave è sottoposto ad inchiesta.

Tuttavia gli Stati membri possono prendere misure per svolgere inchieste su inconvenienti non contemplati al primo comma qualora l'organismo investigativo ritenga di trarne insegnamenti utili ai fini della sicurezza del volo.

2. L'ampiezza dell'inchiesta e la relativa procedura sono determinate dall'organismo investigativo tenuto conto dei principi e dell'obiettivo della presente direttiva e in fun-

zione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente grave per migliorare la sicurezza.

3. Le inchieste di cui al paragrafo 1 non riguardano in alcun caso la determinazione delle colpe o delle responsabilità.

#### Articolo 5

##### Status dell'inchiesta

1. Gli Stati membri definiscono, nel quadro dei rispettivi ordinamenti giuridici interni, uno status giuridico dell'inchiesta che conferisca agli investigatori incaricati i poteri necessari per svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.

2. Conformemente alla legislazione vigente negli Stati membri e, eventualmente, in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, gli investigatori sono autorizzati in particolare a:

- aver libero accesso al luogo dell'incidente o dell'inconveniente, nonché all'aeromobile, al suo contenuto o al relitto;
- effettuare l'immediato rilevamento degli indizi e il prelievo sotto controllo di rottami o di pezzi a fini di esami o di analisi;
- avere accesso immediato ai registratori di volo e a qualsiasi altra registrazione e utilizzazione del relativo contenuto;
- avere accesso ai risultati dell'esame o dei prelievi effettuati sui corpi delle vittime;
- avere accesso immediato ai risultati dell'esame o dei prelievi effettuati sulle persone coinvolte nell'impiego dell'aeromobile;
- procedere all'ascolto dei testimoni;
- avere libero accesso a qualsiasi informazione pertinente in possesso del proprietario, dell'esercente o del costruttore dell'aeromobile e delle autorità preposte all'aviazione civile o alla gestione dell'aeroporto.

#### Articolo 6

##### Organismo o ente investigativo

1. Ciascuno Stato membro garantisce che le inchieste tecniche siano effettuate da un organismo o da un ente aeronautico civile permanente oppure sotto il controllo di detto organismo o ente. Tale organismo o ente è indipendente sul piano funzionale, in particolare nei confronti delle autorità aeronautiche nazionali competenti per la navigabilità, l'omologazione, le operazioni di volo, la

manutenzione, il rilascio delle licenze, il controllo del traffico aereo o la gestione degli aeroporti e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte i cui interessi possano entrare in conflitto con la missione assegnatagli.

2. In deroga al paragrafo 1, i compiti affidati al suddetto organismo o ente possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di dati relativi alla sicurezza del volo in particolare ai fini di prevenzione, nella misura in cui queste attività non compromettano la sua indipendenza e non comportino alcuna responsabilità di carattere regolamentare, normativo o amministrativo.

3. L'organismo o l'ente di cui al paragrafo 1 viene dotato dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità indipendentemente dalle autorità di cui al paragrafo 1 e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie. Esso comprende almeno un investigatore in grado di esercitare la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente o di inconveniente aeronautico grave.

4. Se necessario, l'organismo o l'ente investigativo può chiedere l'assistenza di organismi o enti di altri Stati membri volta a fornire:

a) gli impianti, le attrezzature e gli strumenti per consentire:

- di effettuare l'esame tecnico delle parti di un relitto e degli equipaggiamenti dell'aeromobile, nonché degli altri oggetti interessanti ai fini dell'inchiesta;
- di sfruttare le indicazioni fornite dai registratori di volo;
- di memorizzare e di valutare elettronicamente i dati relativi agli incidenti aerei;

b) gli esperti specializzati in questo tipo di inchieste per affidare loro lavori specifici, unicamente però nel caso di un'inchiesta aperta in seguito ad un incidente di gravi proporzioni.

Questa assistenza dovrebbe essere fornita gratuitamente nella misura del possibile.

5. Uno Stato membro può delegare un altro Stato membro a svolgere un'inchiesta su un incidente o un inconveniente.

#### Articolo 7

##### Relazione di incidente

1. Qualsiasi inchiesta su un incidente forma oggetto di una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla

gravità dell'incidente. La relazione mette in evidenza il fine esclusivo dell'inchiesta di cui all'articolo 1 e contiene, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza.

2. L'organismo o ente investigativo rende pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile cercando di non superare i dodici mesi dalla data dell'incidente.

#### Articolo 8

##### Rapporto di inconvenienti

1. Qualsiasi inchiesta su un inconveniente forma oggetto di un rapporto redatto in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'evento. Il rapporto contiene, ove opportuno, le pertinenti raccomandazioni di sicurezza. Il rapporto garantisce l'anonimato delle persone coinvolte nell'inconveniente.

2. Il rapporto è distribuito alle parti che possono trarre un vantaggio in materia di sicurezza dalle conclusioni in esso contenute.

#### Articolo 9

##### Raccomandazioni di sicurezza

Le relazioni, i rapporti e le raccomandazioni di sicurezza di cui agli articoli 7 e 8 sono trasmesse alle imprese o alle autorità aeronautiche nazionali interessate. Copie di esse sono inviate alla Commissione.

Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che le raccomandazioni di sicurezza formulate dagli organismi o enti investigativi siano debitamente prese in considerazione e attuate, ove opportuno, senza pregiudicare il diritto comunitario.

#### Articolo 10

Una raccomandazione di sicurezza non crea di per sé una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.

#### Articolo 11

La direttiva 80/1266/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei <sup>(1)</sup> è abrogata.

<sup>(1)</sup> GU n. L 375 del 31. 12. 1980, pag. 32.

*Articolo 12*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi il 21 novembre 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

*Articolo 13*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 21 novembre 1994.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

M. WISSMANN

## ALLEGATO

## ESEMPI DI INCONVENIENTI GRAVI

Gli eventi elencati sono tipici esempi di inconvenienti gravi. L'elenco non è esauriente e serve soltanto da orientamento ai fini della definizione di «inconveniente grave».

- Mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo.
  - Volo controllato fin quasi all'urto contro il terreno (CFIT), evitato di misura.
  - Decollo interrotto su pista chiusa o occupata, oppure decollo da una tale pista con separazione marginale dagli ostacoli.
  - Atterraggio o tentativo di atterraggio su pista chiusa o occupata.
  - Grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale.
  - Tutti i casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o di incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti.
  - Qualsiasi evento che abbia richiesto l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio.
  - Avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore non classificata come incidente.
  - Malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che ne comprometta gravemente l'operatività.
  - Qualsiasi caso di inabilità fisica dell'equipaggio in volo.
  - Qualsiasi circostanza relativa al carburante che richieda la dichiarazione di emergenza da parte del pilota.
  - Inconvenienti in sede di decollo o atterraggio. Inconvenienti quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale.
  - Avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'involupto di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile.
  - Avaria di più di un impianto a ridondanza obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.
-

## DIRETTIVA 94/57/CE DEL CONSIGLIO

del 22 novembre 1994

relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione (1),

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

deliberando in conformità della procedura prevista dall'articolo 189 C del trattato (3),

considerando che, nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari, il Consiglio si è prefisso l'obiettivo di allontanare dalle acque comunitarie tutte le navi non conformi alle norme e ha dato la priorità a iniziative comunitarie intese a garantire l'attuazione efficace ed uniforme delle norme internazionali mediante l'elaborazione di norme comuni per le società di classificazione (4);

considerando che è possibile migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento in mare applicando rigorosamente le convenzioni, i codici e le risoluzioni internazionali, perseguendo nel contempo l'obiettivo della libera prestazione dei servizi;

considerando che il controllo della conformità delle navi alle norme internazionali uniformi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento in mare spetta agli Stati di bandiera e di approdo;

considerando che gli Stati membri sono responsabili del rilascio di certificati internazionali in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento a norma di conven-

zioni quali la convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), la convenzione internazionale sulla linea di carico (LL 66) e la convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento del mare da navi (MARPOL 73/78), nonché dell'attuazione delle disposizioni in esse contenute;

considerando che secondo dette convenzioni tutti gli Stati membri possono in varia misura autorizzare organismi tecnici per quanto riguarda la certificazione della conformità e possono delegare il rilascio dei pertinenti certificati di sicurezza;

considerando che a livello mondiale numerose società di classificazione non sono in grado di applicare adeguatamente le norme, né sono attendibili quando operano a nome dei governi nazionali, dato che non dispongono delle strutture e delle competenze necessarie per svolgere i compiti loro affidati a livello professionale;

considerando che l'obiettivo di applicare norme adeguate alle società di classificazione non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri che agiscono singolarmente e può essere meglio realizzato a livello comunitario;

considerando che è opportuno adottare una direttiva del Consiglio che fissi i criteri minimi per il riconoscimento degli organismi, lasciando agli Stati membri il riconoscimento stesso, i mezzi di esecuzione e l'applicazione della direttiva;

considerando che le norme EN 45004 ed EN 29001 e le norme dell'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) costituiscono una garanzia adeguata della qualità delle prestazioni degli organismi;

considerando che il rilascio del certificato di sicurezza radiofonica per navi da carico può essere affidato a organismi privati che dispongono di sufficiente esperienza e di personale qualificato;

considerando che gli organismi che desiderano essere riconosciuti ai fini della presente direttiva devono presentare agli Stati membri informazioni esaurienti e provare la loro conformità ai criteri minimi; che gli Stati membri devono notificare alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi da essi riconosciuti;

(1) GU n. C 167 del 18. 6. 1993, pag. 13.

(2) GU n. C 34 del 2. 2. 1994, pag. 14.

(3) Parere del Parlamento europeo del 9 marzo 1994 (GU n. C 91 del 28. 3. 1994, pag. 9), posizione comune del Consiglio del 19 settembre 1994 (GU n. C 301 del 27. 10. 1994, pag. 75) e decisione del Parlamento europeo del 16 novembre 1994 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(4) GU n. C 271 del 7. 10. 1993, pag. 1.

considerando che la Commissione può concedere un riconoscimento per tre anni ad organismi che non soddisfano i criteri relativi al numero minimo e alla stazza delle navi classificate nonché al numero minimo di ispettori indicato nell'allegato, ma che soddisfano tutti gli altri criteri; che a siffatti organismi dovrebbe essere concessa una proroga del riconoscimento al termine del periodo triennale purché continuino a soddisfare gli stessi criteri; che gli effetti del riconoscimento triennale dovrebbero essere limitati agli Stati membri da cui proviene la richiesta e per il periodo in questione;

considerando che la creazione del mercato interno implica la libera circolazione dei servizi e che pertanto non si può impedire agli organismi aventi i requisiti comuni che ne garantiscono la competenza professionale e l'affidabilità di fornire i propri servizi nella Comunità, purché uno Stato membro abbia deciso di delegare tali obblighi di legge; che ciò nonostante lo Stato membro può limitare il numero degli organismi da esso autorizzati in base alle sue esigenze motivate in modo oggettivo e trasparente, sotto il controllo esercitato dalla Commissione attraverso le procedure di comitatologia;

considerando che l'attuazione del principio della libera prestazione dei servizi di ispezione e di controllo delle navi può essere graduale ma non andare oltre i termini previsti;

considerando che è necessaria una maggiore partecipazione dei governi nazionali alle operazioni di controllo delle navi e al rilascio dei certificati pertinenti affinché le norme internazionali in materia di sicurezza siano applicate correttamente, anche qualora lo Stato membro affidi ad enti esterni il compito di adempiere gli obblighi previsti dalla legge; che è pertanto opportuno stabilire uno stretto rapporto funzionale tra governi e organizzazioni, prevedendo che queste ultime abbiano una rappresentanza locale nel territorio dello Stato membro per conto del quale svolgono i loro compiti;

considerando che è necessario istituire un comitato di regolamentazione per assistere la Commissione ai fini dell'applicazione effettiva delle norme in vigore in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente marino, tenendo conto delle procedure di ratifica a livello nazionale;

considerando che la Commissione delibera secondo la procedura fissata nell'articolo 13 per tener debitamente conto dei progressi realizzati in sede internazionale e per aggiornare i criteri minimi;

considerando che, in base alle informazioni comunicate a norma dell'articolo 11 dagli Stati membri sulle prestazioni degli organismi operanti per loro conto, la Commis-

sione, secondo la procedura di cui all'articolo 13, deciderà se chiedere agli Stati membri di ritirare il riconoscimento di organismi che non soddisfano più i criteri minimi comuni;

considerando, tuttavia, che gli Stati membri devono avere la possibilità di sospendere l'autorizzazione accordata ad un organismo a causa di gravi rischi per la sicurezza o l'ambiente; che la Commissione decide rapidamente, secondo la procedura suddetta, se sia necessario abrogare tali misure nazionali;

considerando che i singoli Stati membri devono valutare periodicamente le prestazioni degli organismi operanti per loro conto e comunicare alla Commissione e agli Stati membri informazioni particolareggiate in merito;

considerando che gli Stati membri, in qualità di Stati di approdo, devono migliorare le condizioni di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento nelle acque comunitarie mediante l'ispezione prioritaria di navi con certificati di organismi che non soddisfano i criteri comuni, garantendo che le navi battenti bandiera di un paese terzo non abbiano un trattamento più favorevole;

considerando che il comitato dovrebbe decidere secondo la procedura III A dell'articolo 2 della decisione 87/373/CEE del Consiglio, del 13 luglio 1987, che stabilisce le modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (1);

considerando che le società di classificazione devono aggiornare e applicare le rispettive norme tecniche per armonizzare le disposizioni relative alla sicurezza e per applicare uniformemente le norme internazionali all'interno della Comunità;

considerando che attualmente non esistono norme internazionali uniformi alle quali debbano conformarsi tutte le navi nella fase di costruzione e nell'intero periodo in cui sono in servizio per quanto riguarda lo scafo, i macchinari e gli impianti elettrici e di controllo; che dette norme possono essere fissate secondo i regolamenti delle società di classificazione riconosciute o le norme equivalenti che le amministrazioni nazionali possono adottare in conformità della procedura prevista dalla direttiva 83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, che stabilisce una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche (2),

(1) GU n. L 197 del 18. 7. 1987, pag. 33.

(2) GU n. L 109 del 26. 4. 1983, pag. 8. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/10/CE (GU n. L 100 del 19. 4. 1994, pag. 30).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### Articolo 1

La presente direttiva stabilisce le misure che devono adottare gli Stati membri e le organizzazioni responsabili dell'ispezione, del controllo e della certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino pur perseguendo l'obiettivo della libera prestazione di servizi. Questo processo comprende lo sviluppo e l'applicazione dei requisiti di sicurezza per lo scafo, per i macchinari e per gli impianti elettrici e di controllo delle navi che rientrano nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali.

### Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «nave»: qualsiasi nave che rientri nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali;
  - b) «nave battente bandiera di uno Stato membro»: una nave registrata in uno Stato membro e battente bandiera di uno Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo, comprese le navi registrate nell'Euros, quando questo registro sarà approvato dal Consiglio. Le navi che non corrispondono a questa definizione sono equiparate alle navi battenti bandiera di un paese terzo;
  - c) «ispezioni e controlli»: ispezioni e controlli imposti dalle convenzioni internazionali;
  - d) «convenzioni internazionali»: la convenzione internazionale del 1974 sulla salvaguardia della vita umana in mare, la convenzione internazionale del 1966 sulla linea di carico e la convenzione internazionale del 1973/1978 sulla prevenzione dell'inquinamento del mare da navi, con i relativi protocolli ed emendamenti e i codici aventi valore vincolante in tutti gli Stati membri vigenti alla data di adozione della presente direttiva;
  - e) «organismo»: società di classificazione od altro ente privato che effettua valutazioni della sicurezza delle navi per conto di un'amministrazione;
  - f) «organismo riconosciuto»: qualsiasi organismo riconosciuto a norma dell'articolo 4;
  - g) «autorizzazione»: l'atto con cui gli Stati membri autorizzano o delegano un organismo riconosciuto;
  - h) «certificato»: il certificato rilasciato dagli Stati membri oppure per loro conto conformemente alle convenzioni internazionali;
- i) «certificato di classificazione»: il documento rilasciato da una società di classificazione che certifica l'idoneità strutturale e meccanica delle navi a determinati impieghi o servizi secondo le norme e i regolamenti da essa fissati;
  - j) «certificato di sicurezza radiofonica per navi da carico»: il certificato introdotto dai regolamenti Radio SOLAS 74/78 modificati, adottati dall'IMO, che comprende, per un periodo transitorio che termina il 1° febbraio 1999, il certificato di sicurezza radiotelegrafica per navi da carico e il certificato di sicurezza radiotelefonica per navi da carico;
  - k) «sede»: la località in cui è situata la sede legale, l'amministrazione centrale oppure in cui si svolge l'attività principale di un organismo.

### Articolo 3

1. Gli Stati membri, nell'esercizio delle responsabilità e nell'adempimento degli obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali, si adoperano affinché le loro amministrazioni competenti diano adeguata esecuzione alle norme delle convenzioni internazionali, in particolare riguardo alle ispezioni e al controllo delle navi e al rilascio dei relativi certificati, nonché dei certificati di esenzione.

2. Lo Stato membro che, ai sensi del paragrafo 1, decide, per le navi battenti la propria bandiera:

- i) di autorizzare determinati organismi ad eseguire, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli relativi ai certificati, ivi compresi quelli necessari per valutare la conformità all'articolo 14 e, se del caso, a rilasciare o rinnovare i relativi certificati, ovvero
- ii) di affidare ad organismi, tutte o in parte, le ispezioni e i controlli di cui al punto i),

affida questi incarichi unicamente ad organismi riconosciuti.

Il primo rilascio del certificato di esenzione è comunque soggetto all'approvazione dell'amministrazione competente.

Tuttavia, per quanto riguarda il certificato di sicurezza radiofonica per navi da carico, detti compiti possono essere affidati a un ente privato riconosciuto da un'amministrazione competente e avente competenze adeguate e personale qualificato per effettuare, per conto di tale amministrazione, accertamenti specifici di sicurezza in materia di radiocomunicazioni.

3. Il presente articolo non si applica alla certificazione di apparecchiature navali specifiche.

### Articolo 4

1. Gli Stati membri possono riconoscere unicamente gli organismi che si conformano ai principi di cui all'alle-

gato. Gli organismi presentano agli Stati membri cui hanno richiesto il riconoscimento informazioni esaurienti e documenti di prova per dimostrare la conformità a detti principi. Gli Stati membri notificano opportunamente il riconoscimento agli organismi.

2. Ciascuno Stato membro notifica alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi da esso riconosciuti.

3. Gli Stati membri possono presentare alla Commissione una richiesta di riconoscimento per la durata di tre anni per gli organismi che si conformano a tutti i principi di cui all'allegato diversi da quelli fissati ai punti 2 e 3 della sezione «Criteri generali» dell'allegato stesso.

Il riconoscimento è concesso secondo la procedura di cui all'articolo 13. Gli effetti di tale riconoscimento si limitano agli Stati membri che hanno presentato una richiesta in tal senso.

4. Tutti gli organismi cui è concesso il riconoscimento sono soggetti alla stretta sorveglianza da parte del comitato istituito a norma dell'articolo 7, anche per decisioni in merito alla proroga del riconoscimento degli organismi di cui al paragrafo 3. La decisione sulla proroga di tale riconoscimento non tiene conto dei criteri fissati ai punti 2 e 3 della sezione «Criteri generali» dell'allegato. Non è più applicabile la limitazione degli effetti del riconoscimento prevista dal paragrafo 3.

5. La Commissione redige e tiene aggiornato un elenco di tutti gli organismi notificati dagli Stati membri in conformità dei paragrafi 1, 3 e 4. L'elenco è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

#### Articolo 5

1. Gli Stati membri, quando agiscono in applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, punto i), non possono, in linea di massima, rifiutare di autorizzare un organismo riconosciuto con sede nella Comunità a svolgere dette funzioni, salve le disposizioni degli articoli 6 e 11. Possono tuttavia, in funzione delle loro esigenze qualora vi siano motivi obiettivi e trasparenti, limitare il numero degli organismi da essi autorizzati. Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione adotta le misure appropriate conformemente alla procedura di cui all'articolo 13.

2. In via di deroga, gli Stati membri possono essere temporaneamente esentati dalla Commissione dall'attuazione delle disposizioni di cui al paragrafo 1 fino al 31 dicembre 1997.

3. Per autorizzare un organismo situato in un paese terzo a svolgere i compiti indicati nell'articolo 3 o una parte di essi, gli Stati membri possono chiedere al paese terzo interessato di accordare il riconoscimento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nella Comunità.

#### Articolo 6

1. Gli Stati membri che decidano di agire in conformità dell'articolo 3, paragrafo 2 instaurano un rapporto funzionale tra l'amministrazione nazionale competente e gli organismi che agiscono per loro conto.

2. Il rapporto funzionale è disciplinato da un accordo scritto formale e non discriminatorio o da un'intesa giuridica equivalente che definisce i compiti e le funzioni specifiche assunte dagli organismi il quale prevede almeno:

- le disposizioni dell'appendice II della risoluzione A.739(18) dell'IMO sulle linee guida per il rilascio di autorizzazioni a favore di organismi che agiscono per conto dell'amministrazione, quale risulta alla data di adozione della direttiva;
- disposizioni per un controllo periodico da parte dell'amministrazione o di un ente imparziale designato da quest'ultima sui compiti che gli organismi svolgono per suo conto;
- la possibilità di ispezioni a campione e particolareggiate delle navi;
- disposizioni per la comunicazione delle informazioni essenziali sulla flotta classificata, nonché su eventuali modifiche di classificazione o declassamenti di navi.

3. L'accordo o l'intesa giuridica equivalente può stabilire il requisito che l'organismo riconosciuto abbia una rappresentanza locale nel territorio dello Stato membro per conto del quale svolge i compiti di cui all'articolo 3. Una rappresentanza locale con uno status giuridico che assicuri la personalità giuridica conformemente alle leggi dello Stato membro e la competenza delle sue giurisdizioni nazionali può soddisfare siffatto requisito.

4. I singoli Stati membri forniscono alla Commissione informazioni precise sul rapporto funzionale instaurato ai sensi del presente articolo. La Commissione ne informa successivamente gli altri Stati membri.

#### Articolo 7

È istituito un comitato incaricato di assistere la Commissione, composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione. La Commissione convoca il comitato almeno una volta all'anno e ogniqualvolta sia necessario in caso di sospensione dell'autorizzazione di un organismo da parte di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 10. Il comitato stabilisce il proprio regolamento interno.

#### Articolo 8

1. La presente direttiva può essere modificata secondo la procedura di cui all'articolo 13 per:



- applicare, ai fini della presente direttiva, le modifiche, successivamente entrate in vigore, dei codici internazionali e della risoluzione di cui agli articoli 2, lettera d) e 6, paragrafo 2;
- aggiornare i criteri dell'allegato prendendo in considerazione segnatamente le decisioni dell'IMO.

2. Dopo l'adozione di nuovi strumenti o protocolli delle convenzioni di cui all'articolo 2, lettera d) il Consiglio, su proposta della Commissione, decide, tenuto conto delle procedure parlamentari degli Stati membri nonché delle pertinenti procedure seguite nell'ambito dell'IMO, in merito alle modalità dettagliate di ratifica di questi nuovi strumenti o protocolli e vigila a che siano applicati uniformemente e simultaneamente negli Stati membri.

#### Articolo 9

1. A ciascuno Stato membro può essere richiesto, conformemente alla procedura di cui all'articolo 13, di ritirare, se del caso, il riconoscimento agli organismi di cui all'articolo 4 che non soddisfano più i criteri fissati nell'allegato, ove applicabili.

2. Nell'elaborare progetti di decisione sulle questioni di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto delle relazioni e delle informazioni menzionate negli articoli 11 e 12. Nell'elaborazione dei progetti di misure, la Commissione tiene in particolare considerazione la documentazione relativa alle prestazioni degli organismi in materia di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento. I progetti di decisione riguardanti le questioni di cui al paragrafo 1 sono del pari presentati al comitato dalla Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro.

#### Articolo 10

In deroga ai criteri specificati nell'allegato, gli Stati membri, qualora ritengano che un organismo riconosciuto non possa più essere autorizzato a svolgere per loro conto i compiti indicati nell'articolo 3, possono sospendere tale autorizzazione.

In tali casi si applica la seguente procedura:

- a) lo Stato membro informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione, indicando gli elementi che l'hanno motivata e dimostrandone la fondatezza;
- b) la Commissione esamina se la sospensione sia giustificata per motivi di grave rischio per la sicurezza o per l'ambiente;
- c) la Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 13, informa lo Stato membro se la sua decisione di sospendere l'autorizzazione è giustificata o meno da motivi di grave rischio per la sicurezza o

l'ambiente e, in caso negativo, chiede allo Stato membro di ritirare la sospensione.

#### Articolo 11

1. Ciascuno Stato membro deve accertarsi che gli organismi riconosciuti che agiscono per suo conto ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2 svolgano efficacemente le funzioni specificate in detto articolo con soddisfazione dell'amministrazione nazionale competente e soddisfino i criteri specificati nell'allegato. A tal fine può far controllare direttamente gli organismi riconosciuti dall'amministrazione nazionale competente, oppure, qualora tali organismi siano situati in un altro Stato membro, può basarsi sul controllo corrispondente effettuato dall'amministrazione di un altro Stato membro.

2. Gli Stati membri effettuano il controllo ogni due anni e trasmettono alla Commissione e agli altri Stati membri una relazione sui risultati delle verifiche effettuate al più tardi entro il 31 marzo di ogni anno successivo all'anno per il quale è stata valutata la conformità.

3. La relazione di uno Stato membro che abbia scelto di basarsi sul controllo effettuato da un altro Stato membro è trasmessa entro il 30 giugno di ogni anno successivo all'anno per il quale è stata valutata la conformità.

4. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione e agli altri Stati membri tutte le informazioni pertinenti per la valutazione delle prestazioni degli organismi.

#### Articolo 12

1. Nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento degli obblighi in materia d'ispezione quali Stati d'approdo,

- a) gli Stati membri si adoperano affinché le navi battenti bandiera di un paese terzo non ricevano un trattamento più favorevole delle navi battenti bandiera di uno Stato membro. A tal fine, il fatto che risulti che i certificati della nave, compreso il certificato di classificazione, sono stati rilasciati da un organismo che non soddisfa i criteri dell'allegato ad eccezione degli organismi riconosciuti conformemente all'articolo 4, paragrafi 3 e 4 è considerato uno dei criteri principali per la selezione delle navi da sottoporre a ispezione;
- b) gli Stati membri prendono provvedimenti adeguati qualora le navi non siano conformi alle norme approvate sul piano internazionale e comunicano alla Commissione e al Segretariato del memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo quanto hanno accertato in merito all'eventuale rilascio di certificati validi da parte di organismi operanti a nome di uno Stato di bandiera a navi non conformi ai requisiti pertinenti delle convenzioni internazionali, oppure in merito ad eventuali difetti di navi aventi un certificato di classificazione valido, relativi ad elementi oggetto del certificato.

2. Ciascuno Stato membro tiene una documentazione sulle prestazioni degli organismi operanti a nome degli Stati di bandiera. La documentazione deve essere aggiornata ogni anno e distribuita agli altri Stati membri e alla Commissione.

#### Articolo 13

Per le questioni di cui all'articolo 4, paragrafi 3 e 4, all'articolo 5, paragrafo 1, agli articoli 8, 9 e 10 e all'articolo 14, paragrafo 2, si applica la seguente procedura:

- a) il rappresentante della Commissione sottopone al comitato di cui all'articolo 7 un progetto delle misure da adottare;
- b) il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto;
- c) la Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato;
- d) se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata. Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.

#### Articolo 14

1. Gli Stati membri si assicurano che le navi battenti la loro bandiera siano costruite e mantenute in efficienza conformemente ai requisiti in materia di scafo, macchinari e impianti elettrici e di controllo fissati da un organismo riconosciuto.

2. Uno Stato membro può decidere di valersi di norme da esso ritenute equivalenti a quelle di un organismo riconosciuto purché le notifichi immediatamente alla Commissione e agli altri Stati membri, conformemente alla procedura della direttiva 83/189/CEE e purché gli Stati membri o la Commissione non abbiano obiezioni al riguardo e le norme non risultino, secondo la procedura dell'articolo 13, non essere equivalenti.

#### Articolo 15

1. Gli organismi riconosciuti si consultano periodicamente per mantenere l'equivalenza delle rispettive norme tecniche e della loro applicazione. Essi trasmettono periodicamente alla Commissione relazioni sui principali sviluppi relativi alle norme.

2. Gli organismi riconosciuti devono dimostrare di essere disposti a collaborare con l'amministrazione di controllo dello Stato d'approdo riguardo alle navi che rientrano nella loro classificazione in particolare per agevolare l'eliminazione delle inadeguatezze o delle altre divergenze accertate.

3. Gli organismi riconosciuti devono fornire all'amministrazione tutte le informazioni pertinenti in merito alle modifiche di classificazione oppure ad eventuali declassamenti delle navi.

4. Gli organismi riconosciuti non rilasciano certificati ad una nave che venga declassata o che cambi classificazione per motivi di sicurezza prima di consultare l'amministrazione competente dello Stato di bandiera per stabilire se sia necessaria un'ispezione completa.

#### Articolo 16

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 31 dicembre 1995.

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

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

#### Articolo 17

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 novembre 1994.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

M. WISSMANN

## ALLEGATO

## CRITERI MINIMI PER GLI ORGANISMI DI CUI ALL'ARTICOLO 3

## A. CRITERI GENERALI

1. L'organismo riconosciuto deve poter dimostrare di avere una vasta esperienza in materia di valutazione degli aspetti inerenti alla progettazione e alla costruzione di navi mercantili.
2. L'organismo deve avere nella sua classificazione una flotta di almeno 1 000 navi di lungo corso (di stazza superiore a 100 TSL) per un totale di almeno 5 milioni di TSL.
3. L'organismo deve occupare personale tecnico adeguato alla consistenza della flotta classificata. Per soddisfare i requisiti di cui al punto 2 sono necessari almeno 100 ispettori che si dedicano esclusivamente ai controlli.
4. L'organismo deve avere norme e regolamenti completi relativi alla progettazione, alla costruzione e al controllo periodico delle navi mercantili, che devono essere pubblicati nonché tenuti costantemente aggiornati e migliorati con programmi di ricerca e sviluppo.
5. L'organismo deve pubblicare annualmente il proprio registro navale.
6. L'organismo non deve essere controllato dagli armatori o dai costruttori, né da altri terzi coinvolti commercialmente nella costruzione, nell'armamento, nella riparazione o nell'esercizio di navi. L'organismo non deve dipendere essenzialmente da un'unica impresa commerciale per quanto concerne le sue entrate.

## B. CRITERI SPECIFICI

1. L'organismo dispone di:
  - a) un personale adeguato a livello tecnico e dirigenziale, nonché sul piano delle attività di sostegno e di ricerca, proporzionato ai compiti e alle navi classificate, che provvede anche allo sviluppo della capacità e all'applicazione delle norme e regolamentazioni;
  - b) personale tecnico esclusivo proprio o di altri organismi riconosciuti tale da assicurare una copertura in tutto il mondo.
2. L'attività dell'organismo è disciplinata da un codice etico.
3. L'organismo è gestito e amministrato in modo tale da tutelare il carattere riservato delle informazioni richieste dall'amministrazione.
4. L'organismo è disposto a fornire le informazioni pertinenti all'amministrazione.
5. La direzione dell'organismo definisce e documenta i propri programmi, obiettivi e impegni in materia di qualità e verifica che tali programmi siano compresi, attuati e mantenuti a tutti i livelli dell'organismo.
6. L'organismo sviluppa, applica e mantiene un sistema di qualità interno efficace, basato sugli elementi pertinenti degli standard di qualità riconosciuti sul piano internazionale. Il sistema deve essere conforme alle norme EN 45004 (enti responsabili dell'ispezione) ed EN 29001, secondo l'interpretazione dei «Requisiti per la certificazione dei sistemi di qualità dell'IACS» e assicurare, tra l'altro, quanto segue:
  - a) le norme e i regolamenti dell'organismo sono stabiliti e aggiornati in modo sistematico;
  - b) le norme e i regolamenti dell'organismo sono rispettati;
  - c) sono soddisfatti i requisiti dell'attività prevista dalla legge che l'organismo è autorizzato a svolgere;

- d) sono definiti e documentati le responsabilità, i poteri e l'interrelazione del personale la cui attività incide sulla qualità dei servizi dell'organismo;
  - e) tutte le attività sono svolte in condizioni controllate;
  - f) è in vigore un sistema di supervisione che controlla le operazioni e le attività svolte dagli ispettori e dal personale tecnico e amministrativo impiegato direttamente dall'organismo;
  - g) i requisiti della principale attività prevista dalla legge che l'organismo è autorizzato a svolgere sono assicurati o controllati direttamente soltanto da ispettori che si dedicano esclusivamente ai controlli facenti parte del personale proprio o di altri organismi riconosciuti;
  - h) è attuato un sistema di qualificazione degli ispettori, con aggiornamento costante;
  - i) è tenuta una documentazione per dimostrare il grado di realizzazione degli standard richiesti per gli aspetti inerenti ai servizi svolti, nonché l'efficace funzionamento del sistema di qualità; e
  - j) è applicato un vasto sistema di audit interni pianificati e documentati riguardo alle attività inerenti alla qualità in tutte le sedi.
7. L'organismo deve dimostrare di essere in grado:
- a) di mettere a punto e tenere aggiornata una serie completa e adeguata di norme e regolamenti propri relativi allo scafo, ai macchinari e agli impianti elettrici e di controllo aventi la qualità di standard tecnici riconosciuti a livello internazionale in base ai quali possono essere rilasciati certificati di sicurezza per le navi passeggeri conformi alla convenzione SOLAS (riguardo all'adeguatezza della struttura e dei principali macchinari a bordo) e ai certificati di bordo libero (per quanto riguarda l'adeguatezza della resistenza);
  - b) di effettuare tutte le ispezioni e i controlli richiesti dalle convenzioni internazionali per il rilascio dei certificati, compresi i mezzi per valutare, ricorrendo a professionisti qualificati, l'applicazione e la manutenzione del sistema di gestione della sicurezza sia a terra che a bordo ai fini della certificazione.
8. L'organismo è soggetto alla certificazione del sistema di qualità da parte di revisori indipendenti riconosciuti dall'amministrazione dello Stato in cui essa è situata.
9. L'organismo autorizza i rappresentanti dell'amministrazione e delle altre parti interessate a partecipare all'elaborazione delle norme e/o dei regolamenti.
-

## DIRETTIVA 94/58/CE DEL CONSIGLIO

del 22 novembre 1994

concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione (1),

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

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 C del trattato (3),

considerando che, nelle conclusioni del 25 gennaio 1993 sulla sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino nella Comunità, il Consiglio ha rilevato quanto sia importante l'elemento umano per un sicuro funzionamento delle navi;

considerando che, nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari (4), il Consiglio si è prefisso la scomparsa degli equipaggi non conformi alle norme e ha considerato prioritaria l'azione comunitaria volta a potenziare la formazione e l'istruzione grazie alla definizione di norme comuni per un livello minimo di formazione dei membri chiave dell'equipaggio, compreso il problema di una lingua comune a bordo delle navi comunitarie;

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 del Consiglio 89/48/CEE (5) e 92/51/CEE (6) 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;

considerando che il riconoscimento reciproco dei diplomi e dei certificati, come stabilito dalle direttive sui 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, incluse le navi iscritte nel registro Euros, non appena quest'ultimo sarà stato approvato dal Consiglio; che ciò è tuttavia 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; che è opportuno che l'azione in tale settore si basi su norme in materia di formazione già approvate a livello internazionale, segnatamente sulla convenzione IMO del 1978 sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (convenzione STCW); che tutti gli Stati membri sono parti contraenti di tale convenzione;

considerando che la modifica della convenzione STCW del 22 maggio 1991 [risoluzione MSC 21 (59)] introduce la funzione di radiooperatore allo scopo di conformarsi alle prescrizioni GMDSS-requirements;

considerando che, per rafforzare la sicurezza dei mari ed evitare la perdita di vite umane e l'inquinamento marino, è opportuno migliorare la comunicazione fra i membri dell'equipaggio a bordo delle navi che navigano nelle acque comunitarie;

considerando che i membri dell'equipaggio a bordo delle navi passeggeri incaricati di assistere i passeggeri in situazioni di emergenza devono poter comunicare con i passeggeri; che, in questo contesto, devono essere prese in considerazione tutte le pertinenti disposizioni della risoluzione IMO A.770(18) sui requisiti minimi di formazione per i membri dell'equipaggio a bordo delle navi passeggeri incaricati di assistere i passeggeri in situazioni di emergenza;

(1) GU n. C 212 del 5. 8. 1993, pag. 1.

(2) GU n. C 34 del 2. 2. 1994, pag. 10.

(3) Parere del Parlamento europeo del 9 marzo 1994 (GU n. C 91 del 28. 3. 1994, pag. 120), posizione comune del Consiglio del 19 settembre 1994 (GU n. C 301 del 27. 10. 1994, pag. 41) e decisione del Parlamento europeo del 16 novembre 1994 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(4) GU n. C 271 del 7. 10. 1993, pag. 1.

(5) GU n. L 19 del 24. 1. 1989, pag. 16.

(6) GU n. L 209 del 24. 7. 1992, pag. 25.

considerando che gli equipaggi che svolgono le loro mansioni a bordo di navi cisterna che trasportano prodotti nocivi o carichi inquinanti dovrebbero essere in grado di prevenire efficacemente incidenti e affrontare situazioni di emergenza; che è pertanto assolutamente primordiale creare un adeguato collegamento ai fini della comunicazione tra il capitano, gli ufficiali e i marinai conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 8;

considerando che l'articolo 8, punto 3 è reso necessario dal fatto che le pertinenti norme, da definirsi mediante modifica della convenzione STCW del 1978, non sono ancora state approvate in sede di IMO;

considerando che devono essere adottate misure per garantire che la competenza della gente di mare in possesso di certificati rilasciati da paesi terzi corrisponda al livello richiesto dalla convenzione STCW;

considerando che, per conseguire tale obiettivo, dovrebbero essere definiti criteri comuni per il riconoscimento dei certificati esteri nella Comunità; che a tal fine il Consiglio dovrebbe decidere in merito a siffatti criteri deliberando conformemente alle disposizioni del trattato;

considerando che occorre istituire un comitato con il compito di assistere la Commissione nell'esecuzione dei compiti relativi all'attività di riconoscimento dei certificati rilasciati da istituti di formazione o amministrazioni di paesi terzi;

considerando che è necessario adottare provvedimenti per consentire alla gente di mare in servizio a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro, incluse le navi iscritte nel registro Euros, non appena tale registro sarà stato approvato dal Consiglio, e in possesso di certificati non rilasciati in conformità della presente direttiva di continuare la loro attività per un periodo transitorio fino all'adozione dei criteri comuni e successivamente;

considerando che gli Stati membri, in qualità di autorità portuali, sono tenuti a rafforzare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento nelle acque comunitarie controllando prioritariamente le navi battenti bandiera dei paesi terzi che non hanno ratificato la convenzione STCW o i cui equipaggi sono in possesso di certificati non riconosciuti ai sensi della presente direttiva, garantendo al riguardo che le navi battenti bandiera di uno Stato terzo non beneficino di un trattamento più favorevole;

considerando che è necessario prevedere procedure per adeguare la direttiva ai cambiamenti delle convenzioni e dei codici internazionali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La presente direttiva si applica alla gente di mare di cui alla presente direttiva che presta servizio a bordo di navi marittime battenti bandiera di uno Stato membro ad eccezione:

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

#### *Articolo 2*

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i comandanti, gli ufficiali, i marinai facenti parte di una guardia in navigazione, i marinai facenti parte di una guardia in macchina, gli addetti qualificati alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio che svolgono le loro mansioni a bordo di una nave di cui all'articolo 1 ricevano una formazione almeno conforme ai requisiti della convenzione STCW, riportati nell'allegato della presente direttiva, e siano titolari del certificato definito nell'articolo 3.

#### *Articolo 3*

Un certificato è qualsiasi documento valido, a prescindere dalla denominazione con la quale sia noto, rilasciato dall'autorità competente di uno Stato membro o con l'autorizzazione di quest'ultima, abilitante il titolare ad assolvere le funzioni menzionate in detto documento o autorizzate dalle norme nazionali.

#### *Articolo 4*

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «comandante» la persona che ha il comando di una nave;
- b) «ufficiale» un membro dell'equipaggio, diverso dal comandante, 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 comandante e al quale compete il comando della nave qualora il comandante non sia in grado di assicurarlo;

- e) «ufficiale di macchina» l'ufficiale qualificato al servizio nel locale 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 sta effettuando l'addestramento per diventare ufficiale di macchina, designata come tale dalla legge nazionale o dai regolamenti;
- i) «radiooperatore» la persona in possesso del certificato appropriato riguardante il sistema globale di soccorso e sicurezza in mare rilasciato o riconosciuto dall'autorità competente o dall'organismo designati da ciascuno Stato membro ai sensi delle disposizioni dei regolamenti Radio;
- j) «marinaio» un membro dell'equipaggio della nave diverso dal comandante o dagli ufficiali;
- k) «addetto qualificato alle imbarcazioni e alle zattere di salvataggio» il membro dell'equipaggio della nave in possesso del certificato di idoneità per i mezzi di salvataggio e i battelli di salvataggio rilasciato come documento distinto o incluso nel suo certificato di idoneità;
- l) «nave marittima» una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne, nelle acque protette o nelle acque adiacenti alle acque protette o alle zone in cui si applicano i regolamenti portuali;
- m) «nave battente bandiera di uno Stato membro» una nave registrata in uno Stato membro e battente bandiera del medesimo Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo, incluse le navi iscritte nel registro Euro, non appena quest'ultimo sarà stato approvato dal Consiglio. Le navi che non corrispondono a questa definizione sono equiparate alle navi battenti bandiera di un paese terzo;
- n) «viaggi costieri» i viaggi in prossimità di uno Stato membro, come stabilito dallo Stato membro in questione;
- o) «potenza di propulsione» la potenza di kW dichiarata nel certificato di iscrizione della nave o altro documento ufficiale;
- p) «petroliera» la nave costruita e impiegata per il trasporto di petrolio grezzo e suoi derivati alla rinfusa;
- q) «chimichiera» la nave costruita e adibita al trasporto alla rinfusa dei prodotti chimici liquidi elencati nel codice per la costruzione e l'armamento delle navi che trasportano sostanze chimiche pericolose alla rinfusa in vigore al momento dell'adozione della presente direttiva;
- r) «gasiera» la nave costruita e adibita al trasporto alla rinfusa dei gas liquefatti elencati nel codice per la costruzione e l'armamento delle navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa in vigore al momento dell'adozione della presente direttiva;
- s) «norme Radio» le norme Radio rivedute adottate dalla conferenza amministrativa mondiale delle radio-comunicazioni per il servizio mobile;
- t) «nave passeggeri» la nave marittima che trasporta più di dodici passeggeri;
- u) «nave da pesca» la nave adibita alla cattura di pesce, balene, foche, trichechi o altre risorse vive del mare;
- v) «convenzione STCW» la convenzione internazionale dell'IMO del 1978 recante le norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, in vigore al momento dell'adozione della presente direttiva.

#### Articolo 5

La formazione di cui all'articolo 2 è impartita in forma adeguata alle conoscenze teoriche e alle abilità pratiche richieste nell'allegato della presente direttiva, in particolare per quanto concerne l'uso dei dispositivi di salvataggio e per la lotta antincendio, e riconosciute dall'autorità o dall'organismo competente designato da ciascuno Stato membro.

#### Articolo 6

1. In caso di necessità straordinarie, le autorità competenti possono, se a loro giudizio questo non provoca pregiudizio alle persone, ai beni o all'ambiente, rilasciare una dispensa che permetta ad un determinato appartenente alla gente di mare di prestare servizio su una determinata nave per un periodo stabilito che non superi i 6 mesi in una funzione diversa da quella di radiooperatore, se non con l'eccezione di quanto stabilito dal relativo regolamento Radio, per cui egli non possiede un adeguato certificato, purché la persona a cui è rilasciata la dispensa sia sufficientemente qualificata per occupare il posto vacante in modo sicuro, con soddisfazione delle autorità competenti. Tuttavia le dispense non sono concesse ad un comandante od al direttore di macchina, salvo in caso di forza maggiore e, in questo caso, per il minor tempo possibile.

2. Qualsiasi dispensa concessa per un posto è rilasciata solo ad una persona debitamente abilitata ad occupare il posto immediatamente sottostante. Nei casi in cui non sia prescritta l'abilitazione per il posto sottostante, la dispensa può essere rilasciata ad una persona la cui qualificazione e pratica siano, a giudizio delle autorità competenti, di completa equivalenza ai requisiti per il posto da occupare a patto che, se tale persona non possiede un appropriato certificato, le sia prescritto di superare una prova accettata dalle autorità competenti quale dimostrazione che tale dispensa può essere rilasciata senza correre rischi. Inoltre, le autorità competenti si assicurano che, non appena possibile, il posto in questione sia occupato dal titolare di un appropriato certificato.

#### Articolo 7

Gli Stati membri designano le autorità o gli organismi che:

- sono in grado di fornire la formazione di cui all'articolo 5;
- organizzano e/o controllano le prove, se del caso. Gli Stati membri provvedono a che tutti gli esaminatori siano debitamente qualificati;
- rilasciano il certificato di idoneità;
- concedono le dispense di cui all'articolo 6.

#### Articolo 8

Gli Stati membri assicurano che:

- 1) a bordo di tutte le navi battenti la bandiera di uno Stato membro e di tutte le navi passeggeri provenienti da e/o dirette ad un porto di uno Stato membro siano previsti in qualsiasi momento strumenti idonei ad un'efficace comunicazione orale per scopi di sicurezza fra tutti i membri della compagnia di navigazione, in particolare ai fini di una ricezione e di una comprensione tempestive e corrette delle comunicazioni e delle disposizioni. Inoltre, dovrebbero essere previsti adeguati strumenti per la comunicazione tra la nave e le autorità di terra in una lingua comune o nella lingua di tali autorità;
- 2) a bordo delle navi passeggeri il personale incaricato nel ruolo d'appello di aiutare i passeggeri in situazioni di emergenza sia facilmente individuabile e dotato di capacità di comunicazione sufficienti per questo scopo in base a un'adeguata combinazione dei seguenti criteri:
  - a) la lingua utilizzata o le lingue utilizzate dai passeggeri delle principali nazionalità trasportati su una rotta determinata;
  - b) la probabilità che la capacità di utilizzare un elementare vocabolario di inglese per impartire istruzioni basilari possa consentire di comunicare

con un passeggero che necessiti aiuto, sia che il passeggero e il membro dell'equipaggio abbiano o meno una lingua in comune;

- c) l'eventuale necessità di comunicare in situazioni di emergenza con altri mezzi (ad esempio dando l'esempio, ovvero gestualmente, ovvero richiamando l'attenzione sull'ubicazione delle istruzioni, dei punti di raccolta, dei dispositivi di salvataggio o delle vie d'uscita) allorché la comunicazione orale è inattuabile;
  - d) la misura in cui sono state fornite istruzioni di sicurezza complete ai passeggeri nella loro madrelingua;
  - e) le lingue in cui gli annunci di emergenza possono essere trasmessi in situazioni critiche o durante esercitazioni per fornire accurate direttive ai passeggeri e facilitare ai membri dell'equipaggio l'assistenza dei passeggeri;
- 3) a bordo delle petroliere, delle chimichiere e delle gasiere battenti bandiera di uno Stato membro, il comandante, gli ufficiali e i marinai siano in grado di comunicare tra loro in una o più lingue di lavoro comuni. Inoltre dovrebbero essere previsti strumenti adeguati per la comunicazione tra la nave e le autorità di terra in una lingua comune o nella lingua di tali autorità;
  - 4) quando effettuano un'ispezione a bordo nella loro qualità di Stato d'approdo, gli Stati membri controllano che anche le navi battenti bandiera di uno Stato non membro osservino il presente articolo.

#### Articolo 9

1. Il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri dei certificati di cui all'articolo 3 appartenenti alla gente di mare che sono cittadini di Stati membri è soggetto alle disposizioni delle direttive 89/48/CEE e 92/51/CEE.
2. Il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri dei certificati di cui all'articolo 3 detenuti da appartenenti alla gente di mare che non sono cittadini degli Stati membri è parimenti soggetto alle disposizioni delle direttive 89/48/CEE e 92/51/CEE.
3. Gli appartenenti alla gente di mare che non possiedono il certificato di cui all'articolo 3 possono essere autorizzati a prestare servizio a bordo di navi che battono bandiera di uno Stato membro, purché sia stata adottata, mediante la procedura in appresso, una decisione sul riconoscimento del tipo del loro certificato.
  - a) Il Consiglio, deliberando conformemente alle disposizioni del trattato, stabilisce anteriormente al 1° luglio 1995 una serie di criteri per il riconoscimento dei tipi di certificato rilasciati da istituti o amministrazioni.



- b) Gli Stati membri comunicano alla Commissione e agli altri Stati membri i tipi di certificato che hanno riconosciuto o intendono riconoscere in conformità dei criteri di cui alla lettera a).
- c) Se, entro tre mesi dalla notifica, uno Stato membro o la Commissione sollevano un'obiezione sulla base dei criteri di cui alla lettera a), la Commissione sottopone la questione alla procedura prevista all'articolo 13. Lo Stato membro interessato prende adeguate misure per attuare le decisioni prese in conformità della procedura stabilita da detto articolo.
- d) La Commissione elabora e aggiorna un elenco dei tipi di certificato notificati dagli Stati membri. L'elenco è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

4. Gli appartenenti alla gente di mare che non sono in possesso dei certificati di cui all'articolo 3 ma che sono in servizio a bordo di navi che battono bandiera di uno Stato membro possono essere autorizzati a continuare a prestare servizio su navi battenti bandiera di tale Stato membro fino a due anni dalla fissazione dei criteri comuni di cui al paragrafo 3, lettera a). Dopo tale data essi dovranno essere in possesso di un tipo di certificato di cui all'articolo 3 o di un tipo di certificato riconosciuto conformemente alla procedura prevista dal paragrafo 3.

#### Articolo 10

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le navi che battono bandiera di un paese terzo che non abbia ratificato la convenzione STCW, o il cui comandante, i cui ufficiali e marinai siano in possesso di certificati non riconosciuti ai sensi dell'articolo 9, 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 stabilite dalla convenzione STCW e dall'articolo 8.

#### Articolo 11

Gli Stati membri adottano le misure necessarie, incluso l'eventuale fermo della nave, qualora le autorità competenti dello Stato di approdo constatino che gli equipaggi sottoposti a controllo non sono in grado di comprovare le capacità professionali richieste per l'espletamento delle funzioni loro assegnate per la sicurezza della nave e la prevenzione dell'inquinamento.

#### Articolo 12

1. La presente direttiva può essere modificata secondo la procedura di cui all'articolo 13 per rendere applicabili, ai fini della direttiva stessa, le modifiche dei codici internazionali di cui all'articolo 4, lettere q), r) e s) entrate successivamente in vigore.
2. Dopo l'adozione di nuovi strumenti o protocolli della convenzione STCW di cui all'articolo 4, lettera v), il Consiglio, tenuto conto delle procedure parlamentari degli Stati membri e delle procedure pertinenti in ambito IMO, decide su proposta della Commissione in merito alle modalità di ratifica di questi nuovi strumenti o protocolli e vigila a che siano applicati uniformemente e simultaneamente negli Stati membri.

#### Articolo 13

1. La Commissione è assistita da un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.
2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, ai voti dei rappresentanti degli Stati membri è attribuita la ponderazione fissata nell'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto.
3. a) La Commissione adotta le misure previste, qualora siano conformi al parere del comitato.
- b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.
- c) Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di otto settimane dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.

#### Articolo 14

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 31 dicembre 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 di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

*Articolo 15*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 novembre 1994.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

M. WISSMANN

## ALLEGATO

REQUISITI DI FORMAZIONE DELLA CONVENZIONE STCW DI CUI ALL'ARTICOLO 2  
DELLA DIRETTIVA

## CAPITOLO II

## COMANDANTE — SEZIONE DI COPERTA

## REGOLA II/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei comandanti e dei primi ufficiali di coperta di navi di 200 o più tonnellate di stazza lorda (TSL)

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi di 1 600 o più TSL

1. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi marittime aventi 1 600 o più TSL 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 di 200 o più TSL 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 una formazione specifica che sia considerata equiparata ad un servizio di almeno 6 mesi quale ufficiale responsabile di una guardia di 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 almeno 12 mesi di tale servizio in navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta o se l'amministrazione richiede una formazione specifica che essa considera equiparata 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 questi requisiti di esame 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 1 600 TSL

3. Ogni comandante ed ogni primo ufficiale di coperta di navi marittime tra le 200 e le 1 600 TSL deve possedere un adeguato certificato.
4. Ogni candidato all'abilitazione deve:
  - a) soddisfare l'amministrazione dal punto di vista dell'idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista e all'udito;
  - b) i) per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di coperta, soddisfare i requisiti di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi di 200 e più TSL;
  - ii) per l'abilitazione in qualità di comandante, soddisfare i requisiti di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi di 200 o più TSL ed avere un servizio in navigazione riconosciuto in questa funzione non inferiore a 36 mesi; tuttavia, questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se almeno 12 mesi di tale servizio in navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta o se l'amministrazione prescrive una formazione specifica che essa considera equiparata 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 questi requisiti 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 od alle navi interessate, tenendo presente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

#### Aspetti generali

5. Il livello di cognizioni richieste per quanto riguarda le diverse voci dell'appendice può essere modificato a seconda che il certificato sia rilasciato a livello di comandante o di primo ufficiale di coperta e a seconda che il certificato od i certificati siano validi per navi di 1 600 o più TSL o per navi tra le 200 e le 1 600 TSL.

### APPENDICE ALLA REGOLA II/2

#### Conoscenze minime per l'abilitazione di comandanti e primi ufficiali di coperta di navi di 200 o più TSL

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 di 200 e più TSL. 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 di 200 o più TSL. Tenendo presente che un comandante ha la responsabilità ultima 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 del punto nave*
  - 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 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 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 fondamentali 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) 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 e 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 delle modalità per 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 <sup>(1)</sup>, 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;

<sup>(1)</sup> Squat: la diminuzione della profondità dell'acqua sotto la nave che si verifica quando la nave si sposta nell'acqua ed è provocata 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.

- 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 dell'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;
  - 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 della nave* <sup>(1)</sup>, *costruzione e controllo di un'avaria*
- a) Comprensione dei principi fondamentali di costruzione della nave e delle teorie e dei fattori che influenzano l'assetto e la stabilità e dei 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, 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 dell'Organizzazione 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.
  - 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.

---

<sup>(1)</sup> I comandanti ed i primi ufficiali di coperta sulle navi piccole dovranno essere perfettamente a conoscenza dei requisiti fondamentali di stabilità per tali navi.

- g) Termini e definizioni usate per descrivere le caratteristiche dei comuni carichi petroliferi quali petrolio grezzo, distillati medi, nafta.
- h) Regolamenti antinquinamento; 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 corso antincendio approvato.
- 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 sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio nei casi di emergenza.
- g) Circostrizione 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*

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) Conoscenza del diritto marittimo internazionale quale 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, modalità per ottenerli e durata della loro validità giuridica;
  - ii) responsabilità secondo i requisiti pertinenti della convenzione internazionale sulla linea di carico;
  - iii) responsabilità secondo i requisiti pertinenti della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare;

- iv) responsabilità ai sensi delle convenzioni internazionali per la prevenzione dell'inquinamento derivante da navi;
  - v) dichiarazione marittima di sanità; requisiti dei regolamenti sanitari internazionali;
  - vi) responsabilità ai sensi della convenzione sulla prevenzione degli 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 di attuazione degli accordi e delle convenzioni internazionali.

15. *Direzione del personale e responsabilità di formazione*

Conoscenza della direzione, organizzazione e formazione del personale a bordo delle navi.

16. *Comunicazioni radio e segnalazioni ottiche*

- 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 radio e capacità di usare le apparecchiature radio, specialmente per i messaggi di pericolo, urgenza e sicurezza e navigazione.
- c) Conoscenza delle procedure per i segnali di emergenza di pericolo come prescritto nelle norme Radio.

17. *Salvataggio*

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 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) 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, zattere e 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 navigazione e di comandanti di navi di TSL inferiore a 200****1. Navi non adibite a viaggi costieri**

- a) Ogni comandante che presti servizio su navi marittime di TSL inferiore a 200 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 1 600 TSL.
- b) Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione che presti servizio a bordo di navi di TSL inferiore a 200 non adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato per navi di 200 o più TSL.

**2. Navi adibite a viaggi costieri****a) Comandante**

- i) Ogni comandante che presti servizio su navi di TSL inferiore a 200 adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato.
- ii) Ogni candidato per l'abilitazione deve:
  - 1) avere almeno 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) dimostrare all'amministrazione di possedere conoscenze adeguate ai suoi compiti sulle navi interessate, che includano 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 marittime di TSL inferiore a 200 adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato appropriato.
- ii) Ogni candidato per l'abilitazione deve:
  - 1) avere almeno 18 anni;
  - 2) dimostrare all'amministrazione la sua idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista e all'udito;
  - 3) dimostrare all'amministrazione di aver:
    - seguito con successo una formazione specifica, 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) dimostrare all'amministrazione di possedere le conoscenze adeguate ai suoi compiti sulle navi interessate, che includano le materie contenute nell'appendice della presente regola.

**3. Formazione**

La formazione per arrivare ad avere le conoscenze necessarie 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 tutti i requisiti 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 classe di navi da alcuni dei requisiti, tenendo sempre presente la sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

## APPENDICE ALLA REGOLA II/3

**Conoscenze minime richieste per l'abilitazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione e di comandanti di navi di TSL inferiore a 200****1. a) Conoscenza di quanto segue:**

- i) navigazione costiera e, nella misura in cui è richiesto, navigazione astronomica;
- ii) regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare;

- iii) codice marittimo internazionale per merci pericolose (IMDG);
  - iv) bussola magnetica;
  - v) radiotelefonia 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 della lettera a), 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 richiesto per gli argomenti specificati alle lettere 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 marittime di TSL inferiore a 200, oltre ai requisiti del paragrafo 1 sopraindicati, deve dimostrare all'amministrazione di possedere le conoscenze necessarie 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 navigazione su navi di 200 o più TSL

1. Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione che presti servizio su navi marittime di 200 o più TSL deve possedere un adeguato certificato.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
  - a) avere almeno 18 anni;
  - b) dimostrare all'amministrazione la sua idoneità fisica, specialmente 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; tuttavia, l'amministrazione può permettere che non più di due anni di questo servizio di navigazione riconosciuto vengano sostituiti con un periodo di formazione specifico, purché l'amministrazione reputi tale formazione equivalente al periodo di servizio in mare che sostituisce;
  - d) dimostrare all'amministrazione, superando un esame appropriato, di possedere le conoscenze teoriche e pratiche adeguate ai suoi compiti.

#### 3. *Certificati per il servizio senza limitazione*

Per il rilascio di certificati per il servizio senza limitazione quanto ad area di operazione, l'esame deve dimostrare l'adeguatezza delle conoscenze teoriche e pratiche 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 sicurezza 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 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) La formazione per conseguire le conoscenze teoriche necessarie 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

### Conoscenze minime richieste per l'abilitazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi di 200 o più TSL

#### 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 rilevati;
  - 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 nelle velocità di altre navi;
- i) conseguenza 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 di 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, comprensione dei sistemi controllati dalla girobussola madre e conoscenza del funzionamento e della manutenzione dei principali tipi di girobussole.

9. *Pilota automatico*

Conoscenza dei sistemi e delle procedure del pilota automatico.

10. *Comunicazioni radio 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 radio e capacità di adoperare le apparecchiature radio, 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 e conoscenza del funzionamento delle lance e zattere di salvataggio, dei relativi dispositivi e modalità di ammaino, nonché delle loro dotazioni, inclusi i dispositivi radio di salvataggio, i radiofari di emergenza per l'indicazione via satellite delle posizione (EPIRB), le tute subacquee e gli elementi di protezione termica. 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 sulla curva 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 delle sollecitazioni.
- b) Comprensione delle azioni fondamentali da intraprendere in caso di perdita parziale del galleggiamento.

16. *Lingua inglese*

Adeguate 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 «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 del maneggio e stivaggio sicuro dei carichi e degli 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 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 competenza continua e l'aggiornamento delle conoscenze per comandanti ed ufficiali di coperta**

1. Ad ogni comandante ed ufficiale di coperta in possesso di 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 regolari che non superino i 5 anni, di dimostrare all'amministrazione di avere quanto segue:
  - 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 precedenti; o
    - ii) in virtù di aver assolto funzioni relative ai compiti adatti al grado del certificato posseduto che siano considerate 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 soprannumero, immediatamente prima di assumere il grado a cui ha diritto in virtù del suo certificato.
2. L'amministrazione deve, consultandosi con gli interessati, 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 adatti alla loro esperienza e ai 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 formazione, completare con successo una formazione pertinente riconosciuta.
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 obbligatori per i marinai facenti parte di una guardia di navigazione

1. I requisiti minimi per un marinaio facente parte di una guardia di navigazione su navi marittime di 200 o più TSL sono indicati al paragrafo 2. Questi requisiti non sono quelli per l'abilitazione dei marinai <sup>(1)</sup> né, eccezione fatta per navi di piccole dimensioni, sono i requisiti minimi per un marinaio destinato ad essere l'unico marinaio di una guardia di navigazione. Le amministrazioni possono richiedere una formazione supplementare e qualificazioni per un marinaio che sia l'unico marinaio di una guardia di navigazione.
2. Ogni marinaio facente parte di una guardia di navigazione su navi di 200 o più TSL deve:
  - a) avere almeno 16 anni;
  - b) dimostrare all'amministrazione la sua idoneità fisica, con particolare riguardo alla vista ed all'udito;
  - c) dimostrare all'amministrazione di aver:
    - 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 una formazione specifica, a terra o a bordo, compreso un adeguato periodo di servizio di navigazione, come richiesto dall'amministrazione, che non sia inferiore a due mesi;
  - d) avere pratica o una formazione 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 viceversa;
    - vi) conoscenza dell'impiego degli appropriati sistemi di comunicazione interna e dei sistemi di allarme;
    - vii) conoscenza delle segnalazioni con bengala, delle segnalazioni manuali e delle segnalazioni fumogene galleggianti;
    - 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 la formazione richiesti nel paragrafo 2, lettere 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 marinaio qualificato.
4. Le amministrazioni devono assicurarsi che venga rilasciata un'autorizzazione a tutti gli appartenenti alla gente di mare i quali, per pratica o formazione, siano qualificati in conformità di questa regola a prestare servizio in qualità di marinaio facente parte di una guardia di navigazione o che il documento in loro possesso sia debitamente convalidato.

(1) Si fa riferimento alla convenzione ILO per l'abilitazione dei marinai del 1946 o a qualsiasi convenzione successiva.

5. L'amministrazione può considerare che un appartenente alla gente di mare risponde ai requisiti della presente regola se ha prestato servizio con compiti pertinenti in coperta per un periodo di almeno un anno nel corso del quinquennio che precede l'entrata in vigore della convenzione STCW per l'amministrazione.

### CAPITOLO III

#### REPARTO MACCHINE

##### REGOLA III/2

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di direttori di macchina e primi ufficiali di macchina di navi che abbiano un apparato motore di propulsione principale di potenza non inferiore a 3 000 kW**

1. Ogni direttore di macchina ed ogni primo ufficiale di macchina di navi che abbiano un apparato motore di propulsione principale di potenza non inferiore a 3 000 kW deve possedere un adeguato certificato.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
  - a) soddisfare l'amministrazione per quanto concerne la sua idoneità fisica, vista e udito compresi;
  - b) avere i requisiti per l'abilitazione quale ufficiale di macchina 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

**Conoscenze minime richieste per l'abilitazione di direttori di macchina e di primi ufficiali di macchina di navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza non inferiore a 3 000 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 un apparato di propulsione principale di potenza non inferiore a 3 000 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 di macchina non dimostri, con soddisfazione dell'amministrazione, di essere competente su questi argomenti. Tutte queste 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) impianto marino 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 un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3 000 kW**

1. Ogni direttore di macchina ed ogni primo ufficiale di macchina di navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3 000 kW deve possedere un appropriato certificato di abilitazione.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
  - a) soddisfare l'amministrazione per quanto concerne la sua idoneità fisica, vista ed udito compresi;
  - b) avere i requisiti per l'abilitazione come ufficiale di macchina 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 di macchina;
    - 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 presenti 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 di macchina che sia qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza non inferiore a 3 000 kW, può prestare servizio come direttore di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale con una potenza inferiore a 3 000 kW purché non meno di 12 mesi del servizio di navigazione riconosciuto siano stati prestati in qualità di ufficiale di macchina in una posizione di responsabilità.

## APPENDICE ALLA REGOLA III/3

**Conoscenze minime richieste per l'abilitazione di direttori di macchina e di primi ufficiali di macchina di navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3 000 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 3 000 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) impianto marino 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 nella misura in cui 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 di macchina 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 di macchina 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 marittima avente un apparato motore di propulsione principale di potenza non inferiore a 750 kW deve possedere un appropriato certificato di abilitazione.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
  - a) avere almeno 18 anni;
  - b) soddisfare l'amministrazione per quanto concerne la sua idoneità fisica, vista ed udito compresi;
  - c) possedere non meno di tre anni in totale di istruzione o formazione riconosciuti, 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 alla lettera c);
  - e) dimostrare all'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 i requisiti delle lettere c) e d) per ufficiali di macchina di navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza inferiore a 3 000 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 generatore**  
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 di macchina non dimostri di avere la conoscenza adeguata degli argomenti omissi con soddisfazione dell'amministrazione. Tutte queste limitazioni devono essere menzionate nel certificato di abilitazione.
5. La formazione 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 competenza continua e l'aggiornamento delle conoscenze per ufficiali di macchina**

1. Ad ogni ufficiale di macchina 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 corrispondente al suo certificato, deve essere richiesto, ad intervalli regolari che non superino i 5 anni, di soddisfare l'amministrazione per quanto concerne:
- a) idoneità fisica, vista ed udito compresi; e
- b) competenza professionale:
- i) dimostrando di aver prestato servizio riconosciuto in qualità di ufficiale di macchina per almeno 1 anno nei 5 anni precedenti, o
- ii) dimostrando di aver assolto funzioni relative ai compiti corrispondenti al grado del certificato posseduto che siano considerate almeno equivalenti al servizio di navigazione richiesto nel paragrafo 1 b) i), o
- iii) soddisfacendo uno dei seguenti requisiti:
- aver superato una prova riconosciuta, o
  - aver ultimato con esito positivo un corso o dei corsi riconosciuti, o
  - aver portato a termine un servizio di navigazione riconosciuto in qualità di ufficiale di macchina 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 marinai facenti parte di una guardia in macchina**

1. I requisiti minimi obbligatori per un marinaio facente parte di una guardia in macchina devono essere quelli esposti al paragrafo 2. Questi requisiti non si applicano a:

- a) un marinaio nominato assistente dell'ufficiale di macchina responsabile della guardia <sup>(1)</sup>;
  - b) un marinaio che sta compiendo la formazione;
  - c) un marinaio i cui compiti, mentre è di guardia, sono di natura che non richiede specializzazione.
2. Ogni marinaio facente parte di una guardia in macchina deve:
- a) avere almeno 16 anni;
  - b) soddisfare l'amministrazione per quanto concerne l'idoneità fisica, vista ed udito compresi;
  - c) dimostrare all'amministrazione di possedere:
    - i) pratica o formazione relative a 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) dimostrare all'amministrazione di:
    - i) essere in possesso di un'esperienza a terra relativa ai suoi compiti in navigazione, integrata da un adeguato servizio di navigazione come richiesto dall'amministrazione, o
    - ii) aver seguito una formazione specifica a terra o a bordo, incluso un adeguato periodo di servizio di navigazione come richiesto dall'amministrazione, o
    - iii) aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto di almeno 6 mesi.
3. Ognuno di tali marinai 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 marinaio 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 marinaio facente parte di una guardia in macchina deve avere dimestichezza con i suoi compiti di tenuta della guardia nei locali macchina sulla nave su cui deve prestare servizio. In particolare, con riferimento a tale nave, il marinaio 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.
6. L'amministrazione può considerare che un appartenente alla gente di mare risponde ai requisiti della presente regola se ha prestato servizio con compiti pertinenti nel reparto macchine per un periodo di almeno un anno nel corso del quinquennio che precede l'entrata in vigore della convenzione STCW per l'amministrazione.

---

(1) Si fa riferimento alla risoluzione 9 — «Raccomandazione sui requisiti minimi per un marinaio nominato assistente dell'ufficiale macchinista responsabile della guardia» adottata dalla conferenza internazionale sull'addestramento e l'abilitazione della gente di mare, 1978.

CAPITOLO IV  
PERSONALE ADDETTO AI SERVIZI RADIO

Nota esplicativa

I requisiti obbligatori relativi alla guardia radio figurano nelle norme Radio e nella convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, nella sua versione modificata. Le disposizioni per il mantenimento dei servizi radio figurano nella convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, nella sua versione modificata, e negli orientamenti adottati dall'IMO <sup>(1)</sup>.

REGOLA IV/1

Applicazione

1. Le disposizioni del presente capitolo si applicano al personale addetto ai servizi radio su navi operanti nell'ambito del sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS), conformemente alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, nella sua versione modificata.
2. Fino al 1° febbraio 1999 il personale addetto ai servizi radio su navi che si conformano alle disposizioni della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, in vigore anteriormente al 1° febbraio 1992, deve conformarsi alle disposizioni della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia del 1978, in vigore anteriormente al 1° dicembre 1992.

REGOLA IV/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di personale addetto ai servizi radio GMDSS

1. Ogni radiooperatore responsabile o che esegua servizi di comunicazione radio su una nave deve possedere uno o più appropriati certificati rilasciati o riconosciuti dall'amministrazione ai sensi delle norme Radio.
2. Inoltre, un radiooperatore che presti servizio su una nave che, ai sensi della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, nella sua versione modificata, deve disporre di un'apparecchiatura radio, deve:
  - a) avere compiuto almeno 18 anni;
  - b) dimostrare all'amministrazione di essere fisicamente idoneo con particolare riferimento alla vista, all'udito ed alla parola;
  - c) soddisfare i requisiti di cui all'appendice della presente regola.
3. Per l'abilitazione deve essere richiesto ad ogni candidato di superare uno o più esami secondo quanto stabilito dall'amministrazione interessata.
4. Il livello di conoscenze richiesto per l'abilitazione deve essere tale che il radiooperatore possa svolgere i suoi compiti in materia di comunicazioni radio in modo sicuro ed efficiente. Le conoscenze richieste per ottenere i vari tipi di certificati definiti nelle norme Radio sono conformi a dette norme. Inoltre, per tutti i tipi di certificati definiti nelle norme Radio, tra le conoscenze e la formazione richieste sono contemplate le materie di cui all'appendice della presente regola. Nello stabilire l'adeguato livello di conoscenze e il tipo di formazione, l'amministrazione tiene presenti le pertinenti raccomandazioni dell'IMO <sup>(2)</sup>.

(1) Si fa riferimento agli orientamenti sul mantenimento dei servizi radio per il sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS) relativi alle zone marittime A3 e A4 adottati dall'IMO con la risoluzione A.702(17).

(2) Si fa riferimento alle raccomandazioni relative alla formazione del personale addetto ai servizi radio nell'ambito del sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS) adottate dall'IMO con la risoluzione A.703(17).

## APPENDICE ALLA REGOLA IV/2

**Requisiti minimi supplementari relativi alle conoscenze e alla formazione del personale addetto ai servizi radio**

1. Oltre a soddisfare i requisiti per il rilascio di un certificato in conformità con le norme Radio, i radiooperatori devono possedere conoscenze e avere acquisito una formazione, compreso un tirocinio su quanto segue:
  - a) fornitura di servizi radio nelle emergenze, inclusi:
    - i) abbandono nave,
    - ii) incendio a bordo,
    - iii) avaria parziale o totale dell'impianto radio;
  - b) funzionamento delle lance e dei mezzi di salvataggio e delle loro attrezzature, con particolare riferimento ai dispositivi di salvataggio;
  - 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 del personale in rapporto ai rischi collegati con l'apparecchiatura radio, compresi pericoli elettrici, chimici, meccanici e di radiazioni;
  - g) uso del manuale di ricerche e salvataggio per navi mercantili (MERSAR) con particolare riferimento alle comunicazioni radio;
  - h) sistemi e procedure per la segnalazione del punto nave;
  - i) uso del codice internazionale dei segnali e del dizionario «Standard Marine Navigational Vocabulary»;
  - j) sistemi e procedure per l'assistenza medica via radio.
2. L'amministrazione può eventualmente modificare il livello di conoscenze e di formazione di cui al paragrafo 1 ai fini del rilascio di un certificato di radiooperatore ai titolari di certificati rilasciati conformemente alle disposizioni dei capitoli II, III o IV, purché essa ritenga adeguato il livello di conoscenze o di formazione richiesto per il rilascio di tali certificati.

## REGOLA IV/3

**Requisiti minimi obbligatori per garantire la competenza e l'aggiornamento costanti delle conoscenze per il personale addetto ai servizi radio GMDSS**

1. Per conservare l'idoneità al servizio di navigazione, ogni radiooperatore in possesso di un certificato o di certificati rilasciati o riconosciuti dall'amministrazione deve dimostrare a quest'ultima di possedere:
  - a) l'idoneità fisica, con particolare riferimento alla vista, all'udito ed alla parola, ad intervalli regolari che non superino i 5 anni; e
  - b) la competenza professionale:
    - i) prestando servizio radiocomunicazioni in navigazione, senza che si verifichino singole interruzioni di servizio di durata superiore a 5 anni,
    - ii) dimostrando di aver assolto mansioni relative ai compiti pertinenti al grado del certificato posseduto che siano considerate almeno equivalenti al servizio di navigazione richiesto al paragrafo 1 b) i), oppure
    - iii) superando una prova riconosciuta o portando a termine con esito positivo uno o più corsi di formazione riconosciuti, in mare o a terra, comprendenti elementi direttamente connessi con la sicurezza della vita in mare e richiesti per il certificato di cui è titolare, conformemente ai requisiti della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, nella versione modificata, e alle norme Radio.

2. Quando nuovi metodi, apparecchiature o prassi divengono obbligatori a bordo delle navi che hanno il diritto di battere la bandiera di una delle parti, l'amministrazione può richiedere ai radiooperatori di superare una prova riconosciuta o di portare a termine, con esito positivo, uno o più corsi in mare o a terra, con particolare riferimento ai servizi di sicurezza.
3. Per conservare l'idoneità a prestare servizio di navigazione a bordo di particolari tipi di nave per cui sono stati concordati a livello internazionale requisiti specifici di formazione, ogni radiooperatore deve portare a termine con esito positivo un appropriato periodo di formazione o superare esami riconosciuti, che tengono conto delle regolamentazioni e raccomandazioni internazionali pertinenti.
4. È compito dell'amministrazione assicurarsi che i testi delle recenti modifiche nei regolamenti internazionali riferentisi alle radiocomunicazioni e concernenti la sicurezza della vita in mare siano messi a disposizione delle navi autorizzate a battere la bandiera del suo Stato.
5. Le amministrazioni sono incoraggiate a formulare o a promuovere consultandosi con i diretti interessati la definizione di una struttura di corsi di richiamo ed aggiornamento, volontari od obbligatori per i radiooperatori che prestano servizio a bordo e, particolarmente, per quelli che riprendono il servizio di navigazione. Il corso o i corsi dovrebbero comprendere elementi che siano di diretta attinenza con i servizi radio e tenere conto dei mutamenti della tecnologia delle radiocomunicazioni marittime e dei pertinenti regolamenti e raccomandazioni internazionali riguardanti la sicurezza della vita in mare.

## CAPITOLO V

### REQUISITI PARTICOLARI PER NAVI CISTERNA

#### REGOLA V/1

##### Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e marinai di petroliere

1. Ufficiali e marinai che devono svolgere compiti specifici e assumere 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 devono, prima di eseguire tali compiti, 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 materia di sicurezza, o
  - b) un corso riconosciuto sulle problematiche specifiche delle petroliere comprendente le misure e le procedure essenziali per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, schemi dei vari tipi di petroliere, tipi di carichi, loro pericoli e loro maneggiamento, sequenza operativa generale e terminologia delle petroliere.
2. Oltre a soddisfare le disposizioni del paragrafo 1, i comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina ed eventualmente chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico e custodia in transito o maneggiamento del carico, deve:
  - a) possedere un'esperienza adeguata ai propri compiti su petroliere; e
  - b) aver completato un programma di formazione specializzato adeguato ai propri compiti, comprendente la sicurezza delle petroliere, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa e relativi obblighi ai sensi delle leggi e delle norme pertinenti.
3. Entro due anni dall'entrata in vigore della convenzione STWC per una delle parti, si ritiene che un marittimo soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2 b) se ha svolto mansioni pertinenti a bordo di petroliere per un periodo di almeno un anno nel corso del quinquennio che precede.



## REGOLA V/2

**Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e marinai di chimichiere**

1. Ufficiali e marinai che devono svolgere compiti specifici e assumere responsabilità legate a questi compiti, in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su chimichiere e che non abbiano prestato servizio a bordo di chimichiere come membri dell'equipaggio devono prima di eseguire tali compiti, 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 materia di sicurezza; o
  - b) un corso riconosciuto sulle problematiche specifiche delle chimichiere comprendente le misure e le procedure essenziali per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, schemi dei vari tipi di chimichiere, tipi di carichi, loro pericoli ed attrezzature per il maneggiamento del carico, sequenza operativa generale e terminologia delle chimichiere.
2. Oltre a soddisfare le disposizioni di cui al paragrafo 1, i comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina ed eventualmente chiunque altro abbia diretta responsabilità nelle operazioni di carico e scarico e custodia in transito o maneggio del carico, deve:
  - a) possedere un'esperienza adeguata ai propri compiti su chimichiere; e
  - b) aver completato un programma di formazione specializzato adeguato ai propri compiti, comprendente la sicurezza delle chimichiere, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa e relativi obblighi ai sensi delle leggi e delle norme pertinenti.
3. Entro due anni dall'entrata in vigore della convenzione STWC del 1978 per una delle parti, si ritiene che un marittimo soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2 b) se ha svolto mansioni pertinenti a bordo di chimichiere per un periodo di almeno un anno nel corso del quinquennio che precede.

## REGOLA V/3

**Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e marinai di gasiere**

1. Ufficiali e marinai che devono svolgere compiti specifici e assumere responsabilità legate a questi compiti, in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su gasiere, e che non abbiano prestato servizio a bordo di gasiere come membri dell'equipaggio devono prima di eseguire tali compiti, 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 materia di sicurezza; o
  - b) un corso riconosciuto sulle problematiche specifiche delle gasiere che comprenda le misure 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 maneggiamento del carico, sequenza operativa generale e terminologia delle gasiere.
2. Oltre a soddisfare le disposizioni di cui al paragrafo 1, i comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina ed eventualmente chiunque altro abbia la diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico e custodia in transito o maneggiamento del carico, deve:
  - a) possedere un'esperienza adeguata ai propri compiti su navi cisterna per gas liquefatto; e
  - b) aver completato un programma di formazione specializzato adeguato ai propri compiti, comprendente la sicurezza delle gasiere, misure e sistemi di sicurezza antincendio, prevenzione e controllo dell'inquinamento, pratica operativa e relativi obblighi ai sensi delle leggi e delle norme pertinenti.

3. Entro due anni dall'entrata in vigore della convenzione STWC del 1978 per una delle parti, si ritiene che un marittimo soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2 b) se ha svolto mansioni pertinenti a bordo di navi cisterna per gas liquefatto per un periodo di almeno un anno nel corso del quinquennio che precede.

## CAPITOLO VI

### COMPETENZA SUI MEZZI DI SALVATAGGIO

#### REGOLA VI/1

##### Requisiti minimi obbligatori per il rilascio di certificati di idoneità in materia di mezzi di salvataggio

Ogni marittimo a cui deve essere rilasciato un certificato di idoneità in materia di mezzi di salvataggio deve:

- a) avere compiuto almeno 17 anni e mezzo;
- b) dimostrare all'amministrazione di essere fisicamente idoneo;
- c) avere prestato un servizio di navigazione riconosciuto per almeno 12 mesi o aver frequentato un corso riconosciuto di formazione e aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto di almeno 9 mesi;
- d) dimostrare all'amministrazione con esami o con costante valutazione durante un corso riconosciuto di formazione che è a conoscenza del contenuto dell'appendice della presente regola;
- e) dimostrare all'amministrazione mediante esame o mediante costante valutazione durante un corso di formazione riconosciuto che 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, 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, comprese le segnalazioni con bengala, le segnalazioni manuali e le segnalazioni fumogene galleggianti,
  - ix) usare dispositivi radio di salvataggio,
  - x) indossare e utilizzare una tuta subacquea, utilizzare elementi di protezione termica.

#### APPENDICE ALLA REGOLA VI/1

##### Conoscenze minime richieste per il rilascio di certificati di idoneità in materia di mezzi di salvataggio

1. Situazioni di emergenza che possono verificarsi quali collisione, incendio e affondamento.
2. Principi di sopravvivenza comprendenti:
  - a) valore della formazione e delle esercitazioni;
  - b) necessità di essere pronti per ogni emergenza;

- c) provvedimenti da prendere in caso di chiamata alle stazioni dei mezzi di salvataggio;
  - d) provvedimenti da prendere quando è ordinato l'abbandono della nave;
  - e) provvedimenti da prendere in acqua;
  - f) provvedimenti da prendere 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 e alle stazioni antincendio.
  4. Tipi di impianti di salvataggio che si trovano di norma a bordo delle navi.
  5. Costruzione e equipaggiamento dei mezzi di salvataggio e delle 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, dell'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. Dispositivi radio di salvataggio imbarcati nei mezzi di salvataggio, compresi i radiofari di emergenza per l'indicazione via satellite della posizione.
  16. Effetti della ipotermia e sua prevenzione; impiego di cappe e di indumenti protettivi, comprese le tute subacquee e gli elementi di protezione termica.
  17. Metodi per mettere in moto e far funzionare il motore dei mezzi di salvataggio ed i relativi accessori e impiego dell'estintore in dotazione.
  18. Impiego delle scialuppe 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.
-