

Traduzione non ufficiale  
della

**Convenzione internazionale sugli  
Standard di addestramento, Certificazione e  
Tenuta della guardia per i marittimi, 1978**  
(Convenzione STCW)

e

**Codice sull'addestramento, certificazione e  
tenuta della guardia dei marittimi**  
(Codice STCW)

**includenti gli Emendamenti di Manila 2010  
e successivi aggiornamenti**

**Edizione consolidata 2017**

ERRATUM	<b>Il testo riportato nella Sezione A-V/2, paragrafo 2</b> “Safety training for personnel providing direct service to passengers in passenger spaces “nei sottoparagrafi: <i>loading and embarkation procedures; carriage of dangerous goods; securing cargoes; stability, trim and stress calculations</i> ; <b>va spostato al paragrafo 5:</b> Passenger safety, cargo safety and hull integrity training	<b>Aprile 2018</b>	
---------	--	--------------------	--



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## NOTA ESPLICATIVA

A seguito della pubblicazione nel Dicembre del 2017 dell'edizione consolidata 2017, è stata effettuato una revisione generale dell'edizione precedente del 2011. **Inserendo anche una segnalazione di errore relativo alla Sezione A-V/2 dell'Aprile 2018.**

In base a quanto sopra, per rendere subito evidenti le variazioni, **gli aggiornamenti rispetto all'edizione 2011, sono stati scritti in rosso.** Con l'occasione si è provveduto a correggere alcuni errori di stampa e migliorare in qualche punto la traduzione.

Fermo restando che la lingua italiana non è una delle lingue riconosciute dall'IMO, tuttavia si è ritenuto, che questa traduzione possa essere utilizzata come "quick reference" da quanti sono interessati ai problemi relativi alla certificazione e all'addestramento del personale marittimo.

Per evidenziare alcuni termini fondamentali della normativa e per facilitare una interpretazione condivisa di alcune parole che possono avere più significati, vicino ad esse è stato riportato in corsivo la dicitura inglese originale. Es. compito (*duty*)

E'benvenuta la segnalazione di eventuali errori di traduzione e/o interpretazione, e i suggerimenti potranno essere inviati al seguente indirizzo email: [elio.rizzi@confitarma.it](mailto:elio.rizzi@confitarma.it), in modo da inserire gli aggiornamenti grammaticali e lessicali ed ottenere una versione condivisa dal mondo marittimo italiano.

### **Nota:**

*Questo documento, pubblicato e prodotto da CONFITARMA – Confederazione Italiana Armatori – è a disposizione gratuita di chi lo voglia consultare. Questa traduzione, pur riflettendo le migliori tecniche e pratiche di traduzione, è intesa solamente come un libero contributo divulgativo. CONFITARMA e il traduttore, non accettano alcuna responsabilità per l'accuratezza di qualsiasi informazione in essa riportata o per qualsiasi eventuale omissione.*

Comandante Elio RIZZI



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## INTRODUZIONE

Una revisione generale della Convenzione STCW 1978, iniziata nel Gennaio 2006 e culminata nella conferenza dei Contraenti della Convenzione STCW, svoltasi a Manila, Filippine, dal 21 al 25 Giugno 2010, che ha adottato un significativo numero di emendamenti alla Convenzione STCW e al Codice STCW. Gli emendamenti aggiornano gli standard di competenza richiesti, particolarmente alla luce delle emergenti tecnologie, introducono nuovi requisiti per l'addestramento e la certificazione e metodologie, migliorano i meccanismi per l'applicazione delle loro disposizioni, e dettagliano i requisiti sulle ore di lavoro e di riposo, la prevenzione della droga e dell'abuso di alcol, e l'idoneità sanitaria per i marittimi.

Questa pubblicazione, contiene l'Atto Finale della Conferenza del 2010 dei Contraenti della Convenzione STCW 1978, le risoluzioni adottate dalla Conferenza, e un completo e consolidato testo della Convenzione STCW, incluso i suoi articoli originali, allegato revisionato e sostegno al Codice STCW

Gli articoli della Convenzione e l'allegato, forniscono una legale cornice di lavoro (*legal framework*) all'interno della quale sono applicati gli standard tecnici obbligatori contenuti nella parte A del Codice STCW. La parte B del Codice fornisce la guida per aiutare quelli che sono coinvolti nell'istruzione, addestramento o valutazione (*assessing*) della competenza dei marittimi o che sono in altro modo coinvolti nell'applicazione delle disposizioni della Convenzione STCW. Anche se non obbligatoria, la guida data è stata armonizzata attraverso le discussioni all'interno dell'IMO, comprendendo, dove appropriato,, consultazioni con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro. L'osservanza di questa guida contribuirà a raggiungere una più uniforme applicazione dei requisiti della Convenzione.

Tutte le parti di questa pubblicazione devono essere studiate per comprendere pienamente l'intento della Convenzione e dare completa efficacia agli standard minimi globali di conoscenza, comprensione, esperienza e competenza professionale, come desiderato dagli Stati che sono Contraenti della Convenzione, l'industria stessa ed il pubblico in generale.

La Convenzione e la parte A del Codice costituiscono un trattato vincolante tra gli Stati, l'interpretazione del quale è regolata dalla Convenzione di Vienna sulle Leggi dei Trattati. La revisione mira ad aggiornare la Convenzione ed il Codice con gli sviluppi avvenuti dopo l'ultima completa revisione e di consentire loro di affrontare le questioni che sono previste emergere nel prossimo futuro, nel tentativo di aumentare gli standards di competenza e professionalità dei marittimi, dai quali (standards) dipendono la sicurezza (*safety*) della vita, della proprietà e dell'ambiente



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## **Convenzione STCW**

**Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Certificazione e tenuta della Guardia per i marittimi, 1978, come emendata**

Incluso l'Atto Finale della Conferenza delle Parti del 2010 sulla Convenzione Internazionale sugli Standard di Addestramento, Certificazione e tenuta della Guardia per i marittimi, 1978, e le risoluzioni 1 e 3 – 19 della Conferenza

## PREMESSA

La Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i marittimi (STCW), 1978, fu adottata dalla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e Certificazione dei marittimi il 07 Luglio 1978

La Convenzione STCW 1978 entrò in vigore il 28 Aprile 1984. Da allora, gli emendamenti ad essa sono stati adottati nel 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2006 e 2010.

**Gli emendamenti del 1991** riguardavano il sistema di sicurezza e soccorso globale marittimo (GMDSS) e lo svolgimento delle prove e furono adottati con la Risoluzione MSC.21 (59) ed entrati in vigore il 01 Dicembre 1992

**Gli emendamenti del 1994** sui requisiti speciali di addestramento per il personale delle navi cisterne furono adottati con la Risoluzione MSC.33 (63) ed entrati in vigore il 01 Gennaio 1996

**Gli emendamenti del 1995** furono adottati dalla Risoluzione 1 di una Conferenza dei Contraenti della Convenzione sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per i marittimi, che fu convocata dall'Organizzazione Marittima Internazionale ed si svolse presso la Direzione Centrale dell'Organizzazione dal 26 Giugno al 07 Luglio 1995 (Conferenza STCW 1995). La Conferenza STCW 1995 adottò il Codice sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia \*

Il Codice STCW contiene nella:

- **Parte A**, disposizioni obbligatorie alle quali sono fatti specifici riferimenti nell'allegato alla Convenzione STCW e che danno, in dettaglio, gli standards minimi richiesti che devono essere mantenuti dai Contraenti in modo dare completa efficacia alle disposizioni della Convenzione STCW; e nella
- **Parte B**, guida raccomandata per assistere i Contraenti della Convenzione STCW e quelli coinvolti nell'implementazione, applicazione e attuazione delle sue misure per dare alla Convenzione STCW piena e completa efficacia in maniera uniforme.

**Gli emendamenti del 1997**, alla Convenzione e alla parte A del Codice, relativi all'addestramento del personale sulle navi passeggeri e navi passeggeri ro – ro, furono adottati con le Risoluzioni MSC.66 (68) e MSC.67 (68). Questi emendamenti entrarono in vigore il 01 Gennaio 1999

**Gli emendamenti del 1998**, alla parte A del Codice, relativo alla migliorata competenza nel maneggio del carico (*carico handling*) e stivaggio, con particolare riguardo ai carichi alla rinfusa (*bulk cargoes*) furono adottati con la Risoluzione MSC.78 (70). Essi sono entrati in vigore il 01 Gennaio 2003.

\* Il Codice STCW fu circolarizzato all'interno della STCW.6/Circ.1 e STCW.6/Circ.1/Corr.1; gli emendamenti al Codice STCW sono anche circolarizzati come Circolari STCW.6

**Gli emendamenti del Maggio 2004**, alla parte A del Codice, regolazione dei certificati e delle convalide (*amendments*), furono adottati dalla Risoluzione MSC.156 (78). **Gli emendamenti del Dicembre 2004** alla parte A del Codice, prendenti in considerazione i sistemi sotto carico e senza carico nella competenza relativa alle imbarcazioni di salvataggio (*survival crafts*) e ai battelli di salvataggio (*rescue boats*) diversi dai battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*), furono adottati dalla Risoluzione MSC.180 (79). Entrambi gli insiemi di emendamenti sono entrati in vigore il 01 Luglio 2006.

**Gli emendamenti del 2006**, alla parte A del Codice, introducono, tra l'altro, nuove misure relative agli ufficiali addetti alla sicurezza della nave (*ship security officers*), furono adottati con la risoluzione MSC.209 (81) e sono entrati in vigore il 01 gennaio 2008.

**Gli emendamenti del 2010 (Manila Amendments)** alla Convenzione e al Codice furono adottati rispettivamente mediante le Risoluzioni 1 e 2 di una Conferenza dei Contraenti della Convenzione STCW svoltasi a Manila, Filippine, dal 21 al 25 Giugno 2010 (Conferenza STCW 2010). Gli emendamenti aggiornano gli standards di competenza richiesti, particolarmente alla luce delle nuove tecnologie, introducono nuovi requisiti per l'addestramento e la certificazione e le metodologie, migliorano i meccanismi per l'applicazione delle loro disposizioni, e dettagliano i requisiti sulle ore di lavoro e di riposo, la prevenzione della droga e dell'abuso di alcol, e l'idoneità sanitaria per i marittimi.

**Gli emendamenti del 2014** sono stati adottati da MSC.373 (93) e MSC. 374 (93). Gli emendamenti hanno aggiornato il Capitolo I alla Convenzione STCW e al Capitolo I: Standards riguardanti le disposizioni generali, al Codice STCW, Parte A: Standards obbligatori riguardanti le disposizioni dell'Allegato alla Convenzione STCW, ed entrati in vigore il 1 Gennaio 2016.

**Gli emendamenti del 2015** sono stati adottati da MSC.396 (95) e MSC.397 (95). Le modifiche hanno aggiornato il Capitolo 1, Disposizioni generali, Regole I / I e I / II, Capo V: Requisiti di formazione speciale per il personale imbarcato su determinati tipi di navi, nuova sezione V / 3, alla Convenzione STCW e al Capitolo V: Norme relative ai requisiti di addestramento speciale per il personale imbarcato su alcuni tipi di navi, al Codice STCW, Parte A: Norme obbligatorie relative alle disposizioni dell'allegato alla Convenzione STCW ed entrate in vigore il 1 ° gennaio 2017

**Gli emendamenti del 2016** sono stati adottati da MSC 416 (97) e MSC 417 (97). Gli emendamenti hanno aggiornato il Capitolo 1, Disposizioni generali, Capitolo V, Regola V / 2, Regola V / 4 e Capitolo V, Tabella A-V / 2, Tabella A-V / 2-1, Tabella A-V / 2-2, Tabella A-V / 4- 1 e Tabella A-V / 4-2 del Codice STCW, Capitolo 1, Disposizioni generali ed entranti in vigore il 1 ° luglio 2018

**Gli emendamenti alla parte B del Codice** furono adottati durante le sessioni 69<sup>^</sup>, 72<sup>^</sup>, 77<sup>^</sup>, 80<sup>^</sup>, 81<sup>^</sup>, 95<sup>^</sup>, 96<sup>^</sup> e 97<sup>^</sup> del Maritime Safety Committee (MSC) e sono stati promulgati con le circolari STCW: STCW.6/Circ.3 (1998), Circ.4 (1998), Circ.5 (2000), Circ.7 (2005), Circ.i 8 – 10 (2006), STCW.6/Circ.11 (2015), STCW.6/Circ.12 (2016) e STCW.6/Circ.13 (2017)

Questa parte della pubblicazione contiene il testo del:

- Atto finale della Conferenza STCW 2010
- Gli articoli della Convenzione STCW 1978
- La Risoluzione 1 della Conferenza STCW 2010 e gli allegati emendamenti 2010, che sostituiscono completamente l'allegato alla Convenzione STCW 1978 e gli emendamenti ad essa collegati; e
- Le Risoluzioni da 3 a 19 della Conferenza STCW 2010

La Risoluzione 2 della Conferenza STCW 2010 e gli emendamenti ad essa allegati, che sostituiscono completamente il Codice STCW, sono contenuti nell'ultima parte di questa pubblicazione.

Le note a piè di pagina al testo delle regole della Convenzione STCW, che sono state aggiunte dal Segretariato dell'IMO, sono state inserite per un facile riferimento e non fanno parte della Convenzione. Il Segretariato dell'IMO è stato istruito di aggiornare questi riferimenti come e quando appropriato. In tutti i casi, il lettore, deve fare uso dell'ultimissima edizione dei testi di riferimento, tenendo in mente che tali testi possono essere stati revisionati o superati da materiale aggiornato dopo la pubblicazione dell'edizione di questo testo consolidato della Convenzione STCW 2010 e delle Risoluzioni della Conferenza STCW 2010.



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

**ATTO FINALE DELLA CONFERENZA DEI CONTRAENTI  
DELLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUGLI STANDARDS DI  
ADDESTRAMENTO, CERTIFICAZIONE E TENUTA DELLA GUARDIA  
PER I MARITTIMI (STCW), 1978**

- 1 Facendo seguito alla richiesta dei Contraenti della Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i Marittimi, 1978 (da qui in avanti riferita come Convenzione STCW 1978) nell'ottantaquattresima sessione del Comitato Sicurezza Marittima dell'Organizzazione Marittima Internazionale e alle susseguenti decisioni da parte del Consiglio dell'Organizzazione nella sua centesima sessione e l'Assemblea dell'Organizzazione nella sua ventiseiesima sessione, e in conformità con l'articolo XII(I) (b) della Convenzione STCW 1978, una Conferenza dei Contraenti sulla Convenzione STCW era convocata, in consultazione con il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro, per considerare gli emendamenti all'allegato alla Convenzione STCW 1978 e il Codice sull'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia (STCW)
- 2 La Conferenza si è svolta nel Philippine International Convention Centre in Manila, Filippine, dal 21 al 25 Giugno 2010.
- 3 I Rappresentanti di 85 Stati Contraenti della Convenzione STCW 1978 hanno partecipato alla Conferenza, cioè i rappresentanti di:

ANGOLA	DENMARK
ANTIGUA E BARBUDA	ESTONIA
ARGENTINA	FIJI
AUSTRALIA	FINLAND
AZERBAIJAN	FRANCE
BAHAMAS	GEORGIA
BANGLADESH	GERMANY
BELGIUM	GHANA
BELIZE	GREECE
BRAZIL	INDIA
BRUNEI DARUSSALAM	INDONESIA
CANADA	IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)
CHILE	IRAQ
CHINA	IRELAND
CONGO	ISRAEL
COOK ISLANDS	ITALY
COTE D'IVOIRE	JAMAICA
CROATIA	JAPAN
CYPRUS	KENYA
DEM. PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA	LATVIA

LEBANON  
LIBERIA  
LYBYA ARAB JAMAHIRIYA  
LITHUANIA  
LUXEMBOURG  
MALAYSIA  
MALTA  
MARSHALL ISLANDS  
MEXICO  
MOROCCO  
MOZAMBIQUE  
MYANMAR  
NETHERLANDS  
NIGERIA  
NORWAY  
PAPUA NEW GUINEA  
PHILIPPINES  
POLAND  
PORTUGAL  
QATAR  
REPUBLIC OF KOREA  
ROMANIA  
RUSSIAN FEDERATION

SAINT KITTS AND NEVIS  
SAUDI ARABIA  
SINGAPORE  
SLOVENIA  
SOUTH AFRICA  
SPAIN  
SRI LANKA  
SWEDEN  
SWITZERLAND  
SYRIAN ARAB REPUBLIC  
THAILAND  
TUNISIA  
TURKEY  
TUVALU  
UKRAINE  
UNITED ARAB EMIRATES  
UNITED KINDOM OF GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA  
UNITED STATES OF AMERICA  
VANUATU  
VIETNAM

- 4 Il seguente Stato ha mandato osservatori alla Conferenza:  
SURINAME
  
- 5 I seguenti Membri Associati dell'Organizzazione hanno mandato osservatori alla Conferenza:  
FAROE ISLANDS  
HONG KONG, CHINA  
MACAO, CHINA
  
- 6 La seguente organizzazione del sistema delle Nazioni Unite ha mandato osservatori alla Conferenza:  
INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO)
  
- 7 Le seguenti organizzazioni intergovernative hanno mandato osservatori alla Conferenza:  
EUROPEAN COMMISSION (EC)  
LEAGUE OF ARAB STATES
  
- 8 Le seguenti organizzazioni non governative hanno inviato osservatori alla Conferenza:  
INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)  
INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION (ISF)  
INTERNATIONAL TRANSPORT WORKER'S FEDERATION (ITF)  
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)  
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRILLING CONTRACTOR (IADC)  
INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTER'S ASSOCIATIONS (IFSMA)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDIPENDENT TANKER OWNERS  
(INTERTANKO)

CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRY CARGO SHIPOWNERS (INTERCARGO)  
INTERNATIONAL MARITIME LECTURERS ASSOCIATION (IMLA)  
THE INSTITUTE OF MARINE ENGINEERING, SCIENCE AND TECHNOLOGY  
(IMarEST)  
INTERNATIONAL SHIP MANAGERS' ASSOCIATION (InterManager)  
INTERFERRY  
INTERNATIONAL MARITIME HEALTH ASSOCIATION (IMHA)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARITIME UNIVERSITIES (IAMU)  
GLOBAL MARITIME EDUCATION AND TRAINING ASSOCIATION (GlobalMET)  
THE NAUTICAL INSTITUTE (NI)

- 9 La Conferenza è stata aperta dal Sig. E.E. Mitropoulos, Segretario Generale dell'International Maritime Organization
- 10 L'On.le Sig. Noli de Castro, Vice Presidente della Repubblica delle Filippine, ha effettuato il discorso di benvenuto alla sessione di apertura della Conferenza
- 11 Alla sessione di apertura della Conferenza è stato letto un messaggio del Sig. Ban Ki-moon, Segretario Generale delle Nazioni Unite
- 12 La Conferenza ha eletto il Sig. Neil Frank R. Ferrer Presidente della Conferenza
- 13 I Vice Presidenti eletti dalla Conferenza sono stati:

On.le Sig. Dwight C.R. Gardiner (Antigua e Barbuda)  
Sig. Koffi Bertin Tano (Cote d'Ivoire)  
Sig. Rajeev Gupta (India)  
C.Ammiraglio Giancarlo Olimbo (Italy)  
Sig. AHafiz El Kaissi (Lebanon)

- 14 Il Segretariato della Conferenza era costituito dai seguenti funzionari:

Segretario Generale	Sig. E.E. Mitropoulos Segretario Generale dell'Organizzazione
Segretario Esecutivo	Sig. K. Sekimizu Direttore Divisione Sicurezza Marittima
Vice Segretario Esecutivo	Sig. H. Hesse Senior Vice Direttore Divisione Sicurezza Marittima
Assistente Vice Segretario Esecutivo	Sig. A. Mahapatra Capo Sezione Addestramento Marittimo ed Elemento Umano, Divisione Sicurezza Marittima

- 15 La Conferenza ha stabilito i seguenti Comitati ed eletto i rispettivi funzionari:  
*Comitato Generale*

Presidente	C.Ammiraglio P. Brady (Jamaica)
Primo Vice Presidente	Sig. S. Hassing (Netherlands)
Secondo Vice Presidente	Sig. Zheng Heping (China)

*Comitato Redazione*

Presidente	Sig.a M. Medina (United States)
Primo Vice Presidente	Sig. B. Groves (Australia)
Secondo Vice Presidente	Sig. M.A. Shahba (Islamic Republic of Iran)

*Comitato Credenziali*

Presidente	Sig. L. Chichinadze (Georgia)
------------	-------------------------------

16 Il Comitato redazione era composto dai rappresentanti dei seguenti Stati:

ARGENTINA  
AUSTRALIA  
CHINA  
FRANCE  
IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)  
RUSSIA FEDERATION  
SPAIN  
UNITED STATES

17 Il Comitato credenziali era composto dei rappresentanti dei seguenti Stati:

GEORGIA  
IRELAND  
NIGERIA  
PANAMA  
THAILAND

18 La Conferenza ha usato come base del suo lavoro la bozza dei testi degli emendamenti all'allegato alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i marittimi, 1978 e il Codice sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia (STCW) preparata dal Sotto Comitato sugli Standards di Addestramento e Tenuta della guardia (STW), nella sua quarantunesima sessione, e convalidata (*endorsed*) dal Comitato Sicurezza Marittima, nella sua ottantasettesima sessione, dell'Organizzazione

19 La Conferenza ha anche considerato le proposte e i commenti sottoposti alla Conferenza dai Contraenti della Convenzione STCW 1978 e le organizzazioni internazionali.

20 Come risultato delle sue deliberazioni, la Conferenza ha adottato:

- gli emendamenti all'allegato alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i Marittimi, 1978 insieme alla risoluzione 1 sull'adozione degli emendamenti all'allegato alla Convenzione, che costituisce l'allegato 1 a questo Atto Finale, e

- gli emendamenti al Codice sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), insieme alla risoluzione 2 sull'adozione degli emendamenti al Codice che costituisce l'allegato 2 a questo Atto Finale

21 La Conferenza ha anche adottato le seguenti risoluzioni enunciate nell'allegato 3 a questo Atto Finale:

- Risoluzione 3: Espressione di apprezzamento per il Governo ospitante
- Risoluzione 4: Disposizioni transitorie e prima messa in vigore
- Risoluzione 5: Verifica dei certificati di competenza e convalide (*endorsements*) contenute
- Risoluzione 6: Standards di addestramento e certificazione e livelli di armamento (*manning*)
- Risoluzione 7: Promozione della conoscenza tecnica, abilità (*skills*) e professionalità dei marittimi
- Risoluzione 8: Sviluppo delle linee guida all'applicazione degli standards internazionali di idoneità medica per i marittimi
- Risoluzione 9 Revisione degli esistenti modelli dei corsi pubblicati dall'Organizzazione Marittima Internazionale e sviluppo dei nuovi modelli dei corsi
- Risoluzione 10: Promozione della cooperazione tecnica
- Risoluzione 11: Misure per garantire la competenza dei comandanti e ufficiali delle navi operanti nelle acque polari
- Risoluzione 12: Attrazione di nuovi entranti e mantenimento dei marittimi nella professione marittima
- Risoluzione 13: Alloggi per il personale da addestrare
- Risoluzione 14: Promozione della partecipazione delle donne nell'industria marittima
- Risoluzione 15: Futuri emendamenti e revisione della Convenzione e del Codice STCW
- Risoluzione 16: Contributo dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro
- Risoluzione 17: Ruolo della World Maritime University, dell'IMO International Maritime Law Institute e dell'International Maritime Safety, Security and Environment Academy nel promuovere il miglioramento degli standards marittimi
- Risoluzione 18: Anno del Marittimo, e
- Risoluzione 19: Giorno del Marittimo

22 L'Atto Finale è stabilito in un singolo testo originale nelle lingue Araba, Cinese, Inglese, Francese, Russo e Spagnolo ed è depositato presso il Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale

23 Il Segretario Generale invierà:

- (a) Copie certificate di questo Atto Finale, con i loro allegati, ai Governi degli Stati invitati ad essere rappresentati alla Conferenza; e
- (b) Copie certificate dei testi autentici degli emendamenti alla Convenzione STCW, 1978 e al Codice STCW, come riferito ne paragrafo 20 di cui sopra, a tutti i Contraenti della Convenzione STCW, 1978, in conformità con l'articolo XII(1)(b)(ii) di essa.

FATTO IN MANILA il venticinquesimo giorno di Giugno del duemiladieci

A TESTIMONIANZA DI CIO' i sottoscritti hanno apposto le loro firme a questo Atto Finale\*

\*(Firme omesse)



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## **Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi, 1978**

I CONTRAENTI DI QUESTA CONVENZIONE,  
DESIDERANDO promuovere la sicurezza (*safety*) della vita e della proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino stabilendo di comune accordo degli standards internazionali di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi,

CONSIDERANDO che questo intento può essere raggiunto con la stipula di una Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i marittimi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

### **Articolo I**

Obblighi generali secondo la Convenzione

- (1) I Contraenti s'impegnano a mettere in atto le disposizioni della Convenzione e del relativo allegato che costituirà parte integrante della Convenzione. Ogni riferimento alla Convenzione costituisce allo stesso tempo un riferimento all'allegato.
- (2) I Contraenti s'impegnano a promulgare tutte le leggi, i decreti, le ordinanze e le regolamentazioni ed ad intraprendere tutti gli altri passi che possono essere necessari per dare piena e completa efficacia alla Convenzione, in modo da assicurare che dal punto di vista della sicurezza (*safety*) della vita e della proprietà in mare e della protezione dell'ambiente marino, i marittimi imbarcati siano qualificati e idonei per i loro compiti (*duties*)

### **Articolo II**

Definizioni

Ai fini della Convenzione, salvo altrimenti stabilito:

- (a) *Contraente (Party)* significa lo Stato in cui la Convenzione è entrata in vigore
- (b) *Amministrazione (Administration)* significa il Governo del contraente di cui la nave è autorizzata a battere la bandiera
- (c) *Certificato (Certificate)* significa un documento valido, qualunque sia il nome con cui possa essere conosciuto, emesso da o con l'autorizzazione dell'Amministrazione o riconosciuto dall'Amministrazione che autorizza il possessore a prestare servizio come indicato in questo documento o come autorizzato dai regolamenti nazionali

- (d) *Certificato (Certificated)* significa possedere regolarmente un certificato
- (e) *Organizzazione (Organization)* significa l'Inter-Governmental Maritime Consultive Organization (IMCO) \*
- (f) *Segretario generale (Secretary – General)* significa il Segretario Generale dell'Organizzazione
- (g) *Nave navigante in mare (Seagoing vessel)* significa una nave, diversa da quelle che navigano esclusivamente in acque interne o in acque entro o strettamente adiacenti ad acque riparate (*sheltered waters*) o ad aree dove si applicano i regolamenti portuali
- (h) *Peschereccio (Fishing vessel)* significa una nave impiegata nella pesca del pesce, balene, foche, trichechi o altre risorse viventi del mare
- (i) *Regolamenti Radio (Radio Regulations)* significa i Regolamenti radio allegati a, o considerati essere allegati a, alla più recente Convenzione Internazionale sulle Telecomunicazioni che possa essere in vigore in qualunque momento

### Articolo III

#### Applicazione

La Convenzione si applicherà ai marittimi che prestano servizio su navi naviganti in mare (*seagoing ships*) autorizzate a battere la bandiera di un Contraente (*Party*), ad eccezione di quelli imbarcati:

- (a) Navi da guerra, ausiliarie della marina militare ed altre navi di proprietà o gestite da uno Stato ed impiegate solo per servizi governativi non commerciali; tuttavia ogni Contraente (*Party*) dovrà garantire, mediante l'adozione di adeguate misure che non danneggiano le operazioni e le capacità operative di tali navi possedute o gestite dallo stesso, che le persone imbarcate su tali navi soddisfino i requisiti della Convenzione, per quanto sia ragionevole e fattibile;
- (b) Pescherecci (*fishing vessels*);
- (c) Panfili da diporto (*pleasure yachts*) non adibiti al commercio
- (d) Barche di legno di costruzione primitiva

### Articolo IV

#### Comunicazione delle informazioni

- (1) I Contraenti (*Parties*) dovranno comunicare non appena sia fattibile al Segretario Generale:
  - (a) Il testo delle leggi, decreti, ordinanze, regolamenti e strumenti promulgati sui vari argomenti rientranti nell'ambito della Convenzione
  - (b) Tutti i dettagli, dove appropriato, dei contenuti e della durata dei corsi di studio, unitamente con il loro esame nazionale e gli altri requisiti per ogni certificato emesso in conformità con la Convenzione
  - (c) Un sufficiente numero di modelli di certificati rilasciati in conformità con la Convenzione.

\*Il nome dell'Organizzazione è stato cambiato in International Maritime Organization (IMO) in virtù degli emendamenti alla Convenzione dell'Organizzazione, entrati in vigore il 22 Maggio 1982

- (2) Il Segretario Generale informerà tutti i Contraenti (*Parties*) della ricezione di ogni comunicazione secondo il paragrafo (1) (a) e, tra l'altro, per gli scopi degli articoli IX e X, dovrà, su richiesta, fornire loro ogni informazione a lui comunicata secondo i paragrafi (1) (b) e (c)

## **Articolo V**

### Altri Trattati ed interpretazioni

- (1) Tutti precedenti trattati, convenzioni ed accordi (*arrangements*) relativi agli standards di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi in vigore tra i Contraenti (*Parties*) continueranno ad avere pieno e completo effetto per i periodi di questi (trattati) con riguardo a:
  - (a) Marittimi ai quali non si applica la Convenzione
  - (b) Marittimi a cui si applica questa Convenzione per quanto concerne gli argomenti (*matters*) per i quali essa non è espressamente prevista
- (2) Tuttavia, nella misura in cui tali trattati, convenzioni o accordi (*arrangements*) contrastino con le disposizioni della Convenzione, i Contraenti (*Parties*) dovranno rivedere gli impegni secondo questi trattati, convenzioni e accordi (*arrangements*) con lo scopo di garantire che non ci sia contrasto tra questi impegni e gli obblighi verso la Convenzione
- (3) Tutti gli argomenti (*matters*) che non sono espressamente previsti dalla Convenzione rimangono soggetti alla legislazione dei Contraenti (*Parties*)
- (4) Nulla nella Convenzione potrà pregiudicare la codificazione e lo sviluppo della legge del mare da parte della Conferenza delle Nazioni Unite sulla Legge del Mare convocata in seguito alla risoluzione 2750 C (XXV) dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, né gli attuali o futuri reclami e punti di vista legali di qualsiasi stato relativi alla legge del mare e alla natura ed estensione della giurisdizione dello Stato costiero e di bandiera.

## **Articolo VI**

### Certificati

- (1) I certificati per i comandanti, ufficiali e comuni dovranno essere rilasciati a quei candidati che, a soddisfazione dell'Amministrazione, soddisfano i requisiti di servizio, età, idoneità sanitaria, addestramento, qualificazioni ed esami in accordo con le disposizioni appropriate dell'allegato alla Convenzione
- (2) I certificati per i comandanti e gli ufficiali rilasciati in conformità con questo articolo dovranno essere convalidati (*endorsed*) dall'Amministrazione che li ha rilasciati sul modello come prescritto nella regola I/2 dell'allegato. Se la lingua usata non è l'Inglese, la convalida (*endorsement*) dovrà includere una traduzione in quella lingua.

## **Articolo VII**

### Disposizioni transitorie

- (1) Un certificato di competenza (*certificate of competency*) o di servizio in una posizione (*capacity*) per la quale la Convenzione richiede un certificato e che prima dell'entrata in

vigore della Convenzione per un Contraente (*Party*) è emesso in conformità con le leggi di quel Contraente o i Regolamenti Radio (*Radio Regulations*) dovrà essere riconosciuto valido per il servizio, dopo l'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente

- (2) Dopo l'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente, la sua Amministrazione potrà continuare a rilasciare certificati di competenza in conformità con le sue precedenti pratiche per un periodo non superiore ai cinque anni. Tali certificati saranno riconosciuti come validi per lo scopo della Convenzione. Durante questo periodo di transizione tali certificati saranno rilasciati solamente ai marittimi che hanno incominciato il loro servizio in mare prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente nella sezione specifica della nave a cui quei certificati si riferiscono. L'amministrazione garantirà che tutti gli altri candidati per la certificazione saranno esaminati e certificati in conformità con la Convenzione.
- (3) Un Contraente può, entro due anni dopo l'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente, rilasciare un certificato di servizio ai marittimi che non hanno né un appropriato certificato secondo la Convenzione né un certificato di competenza rilasciato secondo le sue leggi prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente, ma che hanno:
  - (a) Prestato servizio nella posizione (*capacity*) per la quale richiedono un certificato di servizio per un periodo non inferiore a 3 anni di navigazione (*at sea*) entro gli ultimi sette anni precedenti l'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente
  - (b) Fornito evidenza che essi hanno svolto il servizio in maniera soddisfacente
  - (c) Soddisfatto l'Amministrazione per quello che riguarda l'idoneità sanitaria, incluso la vista e l'udito, tenendo in considerazione la loro età al momento della domanda

Per lo scopo della Convenzione, un certificato di servizio emesso secondo questo paragrafo sarà considerato come equivalente a un certificato rilasciato secondo la Convenzione.

## Articolo VIII

### Dispensa

- (1) In circostanze di eccezionale necessità, le Amministrazioni, se a loro giudizio questo non crea pericolo alle persone, alla proprietà o all'ambiente, possono rilasciare una dispensa che permetta ad uno specificato marittimo di servire su una nave specificata per uno specificato periodo non eccedente in sei mesi, in una posizione (*capacity*), diversa da quella di ufficiale radio o operatore radiotelefonico, eccetto come previsto dai pertinenti Regolamenti Radio, per la quale non possiede l'appropriato certificato, purchè la persona alla quale viene rilasciato il certificato sia adeguatamente qualificata a coprire il posto vacante in maniera sicura, a soddisfazione dell'Amministrazione. Tuttavia, le dispense non saranno rilasciate ad un comandante o ad un direttore di macchina (*chief engineer*) eccetto in circostanze di forza maggiore e solamente per il più breve periodo di tempo possibile.
- (2) Ogni dispensa rilasciata per un posto dovrà essere rilasciata solamente ad una persona propriamente certificata per occupare il posto immediatamente inferiore. Dove la certificazione per il posto immediatamente inferiore non è richiesta dalla Convenzione, una dispensa può essere rilasciata ad una persona la cui qualifica ed esperienza sono, nell'opinione dell'Amministrazione, di una chiara equivalenza ai requisiti per il posto da occupare, purchè se tale persona non possiede un appropriato certificato, ad essa sarà richiesto di sostenere un esame (*test*) accettato dall'Amministrazione per dimostrare che tale dispensa può essere rilasciata in sicurezza. In aggiunta le Amministrazioni dovranno

garantire che il posto in questione sia occupato dal possessore di un certificato appropriato, il più presto possibile.

- (3) I Contraenti dovranno inviare, al più presto possibile, dopo il 1 Gennaio di ogni anno, un rapporto al Segretario Generale dando informazioni sul numero totale delle dispense, per quanto riguarda ogni posizione (*capacity*) per la quale è stato richiesto un certificato, che sono state rilasciate durante l'anno alle navi naviganti in mare (*seagoing ships*) unitamente con le informazioni circa il numero di quelle navi sopra e sotto rispettivamente alle 1600 GT

## **Articolo IX**

### Equivalenti

- (1) La Convenzione non potrà impedire ad una Amministrazione di conservare o adottare altre disposizioni (*arrangements*) sull'istruzione e sull'addestramento, ivi comprese quelle riguardanti il periodo d'imbarco (*seagoing service*) e l'organizzazione di bordo, specialmente adattata allo sviluppo tecnologico ed a speciali tipi di navi e di commerci, purchè il livello del periodo d'imbarco (*seagoing service*), il livello di conoscenza e di efficienza in relazione alla gestione della navigazione e tecnica della nave e del carico, garantisca un grado di sicurezza (*safety*) in mare ed abbia un effetto preventivo per l'inquinamento, per lo meno equivalente alle disposizioni della Convenzione.
- (2) I dettagli di tali disposizioni dovranno essere comunicati, appena fattibile, al Segretario Generale che comunicherà tali dettagli a tutti i Contraenti (*Parties*)

## **Articolo X**

### Controllo

- (1) Le navi, salvo quelle escluse per l'Articolo III, sono soggette, mentre sono nei porti di un Contraente (*Party*) a controllo da parte di funzionari, debitamente autorizzati da quel Contraente, per verificare che tutti i marittimi che prestano servizio a bordo ed ai quali la Convenzione richiede di essere certificati, che abbiano tale certificato o siano in possesso di una appropriata dispensa. Tali certificati dovranno essere accettati, a meno che non vi siano fondati motivi di ritenere che un certificato sia stato ottenuto in maniera fraudolenta o che il possessore del certificato non sia la persona alla quale il certificato sia stato in origine rilasciato.
- (2) Nel caso in cui si riscontri qualsiasi deficienza secondo il paragrafo (1) o secondo le procedure specificate nella regola I/4 "Procedure di Controllo", il funzionario che effettua il controllo dovrà informare immediatamente, per iscritto, il comandante della nave ed il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica o l'autorità marittima dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere la bandiera, affinché possano essere presi i provvedimenti del caso. Tale notifica dovrà specificare i dettagli delle deficienze riscontrate ed i motivi per cui il Contraente (*Party*) stabilisce che queste deficienze costituiscano un pericolo per le persone, la proprietà e l'ambiente.
- (3) Nell'eseguire il controllo secondo il paragrafo (1) se, prendendo in considerazione la dimensione ed il tipo di nave e la lunghezza e la natura del viaggio, le deficienze a cui si fa riferimento nel paragrafo (3) della regola I/4 non sono state eliminate e si è stabilito che questo fatto costituisca un pericolo per le persone, la proprietà, l'ambiente, il Contraente (*Party*) che effettua il controllo potrà fare i passi necessari per assicurarsi che la nave non parta, a meno che e fino a quando, questi requisiti non siano soddisfatti in misura tale che il

pericolo venga eliminato. Le azioni relative ai provvedimenti presi dovranno essere prontamente riferite al Segretario Generale.

- (4) Quando si effettua il controllo secondo questo articolo, dovranno essere effettuati tutti gli sforzi possibili per evitare che la nave venga indebitamente detenuta o ritardata. Se una nave viene così detenuta o ritardata, avrà il diritto di essere risarcita per ogni perdita o danno derivante da ciò.
- (5) Questo articolo sarà applicato, come può essere necessario per garantire che nessun trattamento di favore sia dato alle navi autorizzate a battere la bandiera di un non Contraente (*Non Party*), rispetto a quanto sia dato alle navi autorizzate a battere la bandiera di un Contraente

## Articolo XI

### Promozione della cooperazione tecnica

- (1) I Contraenti (*Parties*) della Convenzione promuoveranno, in consultazione con e con l'assistenza dell'Organizzazione, l'aiuto a quei Contraenti che richiedono l'assistenza tecnica per:
  - (a) Addestramento del personale amministrativo e tecnico
  - (b) Creazione di istituzioni per l'addestramento dei marittimi
  - (c) Fornitura di attrezzature (*equipment*) e strutture (*facilities*) per le istituzioni per l'addestramento
  - (d) Sviluppo di adeguati programmi di addestramento, incluso l'addestramento pratico a bordo di navi naviganti in mare (*seagoing ships*); e
  - (e) Agevolazione per altre misure e accordi (*arrangements*) atti a migliorare la qualificazione dei marittimi

preferibilmente su base nazionale, sub regionale o regionale, per andare oltre (*to further*) gli obiettivi e gli scopi della Convenzione, tenendo, a questo riguardo, in considerazione le particolari necessità dei paesi in via di sviluppo.

## Articolo XII

### Emendamenti

- (1) La Convenzione può essere emendata con una (*either*) delle seguenti procedure:
  - (a) Emendamenti dopo l'esame (*consideration*) dell'Organizzazione:
    - (i) Ogni emendamento proposto da un Contraente (*Party*) sarà sottoposto al Segretario Generale che poi lo comunicherà a tutti i membri dell'Organizzazione, a tutti i Contraenti ed al Direttore generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro almeno sei mesi prima che venga esaminato
    - (ii) Ogni emendamento così proposto e fatto circolare sarà portato all'esame del comitato per la Sicurezza Marittima dell'Organizzazione
    - (iii) I Contraenti (*Parties*) siano essi Membri o no dell'Organizzazione avranno il diritto di partecipare ai dibattiti del Comitato per la Sicurezza Marittima dell'Organizzazione per l'esame (*consideration*) e l'adozione degli emendamenti
    - (iv) Gli emendamenti saranno adottati da una maggioranza di due terzi dei Contraenti presenti e votanti nel Comitato per la Sicurezza Marittima, allargato come previsto dal sotto paragrafo (a) (iii) (da qui in avanti denominato "Comitato Allargato per la Sicurezza Marittima) a condizione che almeno un terzo dei Contraenti sia presente al momento della votazione.

- (v) Gli emendamenti così adottati saranno comunicati dal Segretario generale a tutti i Contraenti per l'accettazione
- (vi) Un emendamento ad un articolo si ritiene essere stato accettato nella data in cui è accettato dai due terzi dei Contraenti.
- (vii) Un emendamento all'allegato potrà essere ritenuto accettato:
  - 1 alla scadenza di due anni dalla data in cui esso è stato comunicato ai Contraenti (*Parties*) per l'accettazione; o
  - 2 alla scadenza di un periodo diverso, che non potrà essere inferiore ad un anno, se così stabilito al momento della sua adozione dalla maggioranza dei due terzi dei Contraenti (*Parties*) presenti e votanti nel Comitato Allargato per la Sicurezza Marittima

tuttavia gli emendamenti potranno essere ritenuti non essere stati accettati se, nel periodo specificato, sia più di un terzo dei Contraenti o i Contraenti il cui insieme della flotta mercantile costituisca non meno del cinquanta per cento del tonnellaggio lordo della marina mercantile mondiale di navi da 100 o più tonnellate di stazza lorda, notificano al Segretario Generale che essi fanno obiezione all'emendamento

- (viii) Un emendamento ad un articolo entrerà in vigore, per quanto riguarda quei Contraenti (*Parties*) che l'hanno accettato, sei mesi dopo la data in cui è stato ritenuto essere stato accettato, o, per quanto riguarda ogni Contraente che lo accetti dopo quella data, sei mesi dopo la data di accettazione da parte del Contraente
- (ix) Un emendamento all'allegato entrerà in vigore per tutti i Contraenti (*Parties*), eccezione fatta per quelli che hanno fatto obiezione all'emendamento, secondo il sotto paragrafo (a) (vii) e che non hanno ritirato tale obiezione, sei mesi dopo la data in cui è ritenuto essere stato accettato. Prima della data fissata per l'entrata in vigore, ogni Contraente potrà comunicare al Segretario Generale che esenterà se stesso dal dare applicazione a quell'emendamento per un periodo non superiore ad un anno dalla data della sua entrata in vigore o per un periodo più lungo che potrà essere determinato dalla maggioranza dei due terzi dei Contraenti presenti e votanti nel Comitato Allargato per la Sicurezza Marittima al momento dell'adozione dell'emendamento; o

**(b) emendamento da una conferenza:**

- (i) su richiesta di un Contraente (*Party*) d'accordo con almeno un terzo dei Contraenti, l'Organizzazione potrà convocare, in collaborazione o in consultazione con il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del lavoro, una conferenza dei Contraenti per esaminare gli emendamenti alla Convenzione
  - (ii) ogni emendamento adottato da tale conferenza dalla maggioranza dei due terzi dei Contraenti (*Parties*) presenti e votanti sarà comunicato, a cura del Segretario Generale, a tutti i Contraenti per l'accettazione
  - (iii) A meno che la Conferenza decida diversamente, l'emendamento sarà considerato essere stato accettato ed entrerà in vigore secondo le procedure specificate rispettivamente nei sotto paragrafi (a) (vi) e (a) (viii) o i sotto paragrafi (a) (vii) e (a) (ix) purchè i riferimenti al Comitato Allargato per la Sicurezza Marittima in questi sotto paragrafi siano presi per significare i riferimenti alla Conferenza
- (2) Ogni dichiarazione di accettazione o di obiezione ad un emendamento, o qualsiasi comunicazione data secondo il paragrafo (1) (a) (ix), dovrà essere presentata per iscritto al Segretario Generale che informerà tutti i Contraenti (*Parties*) di tale presentazione e della data del suo ricevimento**

- (3) Il Segretario Generale informerà tutti i Contraenti (*Parties*) di ogni emendamento che entrerà in vigore, unitamente alla data in cui ognuno di tali emendamenti entrerà in vigore

### **Articolo XIII**

Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione

- (1) La Convenzione resterà aperta per la firma nella sede dell'Organizzazione dal 1 Dicembre 1978 al 30 Novembre 1979 ed in seguito resterà aperta per l'adesione. Ogni Stato potrà diventare un Contraente mediante:
  - (a) Firma senza riserve per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione o l'approvazione; o
  - (b) Firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; o
  - (c) Adesione
- (2) La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione potranno essere effettuate mediante il deposito di uno strumento a quello scopo, presso il Segretario Generale
- (3) Il Segretario Generale informerà tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione, o che hanno aderito ad essa, ed il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro di ogni firma o del deposito di ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o di adesione e della data del suo deposito.

### **Articolo XIV**

Entrata in vigore

- (1) La Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo la data in cui non meno di venticinque Stati, la cui flotta mercantile congiunta costituisca non meno del cinquanta per cento del tonnellaggio lordo della marina mercantile mondiale di navi aventi una stazza lorda di cento tonnellate o superiori, l'abbiano firmata senza riserve per quanto riguarda la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione secondo l'Articolo XIII
- (2) Il Segretario Generale informerà tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione, o che vi hanno aderito, della data in cui essa entra in vigore.
- (3) Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o di adesione, depositato durante i dodici mesi a cui si fa riferimento nel paragrafo (1) potrà avere effetto sull'entrata in vigore della Convenzione o tre mesi dopo il deposito di tale strumento, qualunque sia la data più lontana
- (4) Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o di adesione, depositato dopo la data in cui la Convenzione entrerà in vigore potrà avere effetto tre mesi dopo la data del deposito
- (5) Dopo la data in cui un emendamento si ritiene essere stato accettato secondo l'Articolo XII, ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o di adesione depositato, sarà applicato alla Convenzione, come emendata

## **Articolo XV**

### Denuncia

- (1) La Convenzione potrà essere denunciata da ogni Contraente (*Party*) in ogni momento, dopo cinque anni dalla data in cui la Convenzione è entrata in vigore per quel Contraente
- (2) La denuncia potrà essere effettuata mediante notifica, per iscritto, al Segretario Generale, il quale informerà tutti gli altri Contraenti (*Parties*) ed il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del lavoro di ognuna di tali notifiche ricevute e della data di ricezione, come pure, della data in cui la denuncia diventa effettiva
- (3) Una denuncia diventerà effettiva dodici mesi dopo la ricezione della notifica della denuncia da parte del Segretario generale o dopo ogni periodo più lungo che può essere indicato nella notifica

## **Articolo XVI**

### Deposito e registrazione

- (1) La Convenzione potrà essere depositata presso il Segretario Generale che ne trasmetterà le copie originali (*true copies*) autenticate, a tutti gli Stati che hanno firmato la Convenzione o che vi hanno aderito
- (2) Non appena la Convenzione entrerà in vigore, il Segretario Generale trasmetterà il testo al Segretario Generale delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione, secondo l'Articolo 102 dello Statuto delle Nazioni Unite

## **Articolo XVII**

### Lingue

La Convenzione è redatta in un unico esemplare nelle lingue Cinese, Inglese, Francese, Russo e Spagnolo, essendo ogni testo parimenti autentico. Saranno approntate traduzioni ufficiali in lingua Araba e Tedesca e saranno depositate con l'originale firmato.

A TESTIMONIANZA DI QUESTO i sottoscritti, essendo debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, a questo scopo hanno apposto la loro firma alla Convenzione \*

REDATTO IN LONDRA questo settimo giorno del mese di Luglio dell'anno mille novecento e settantotto

- Firme omesse



## **Allegato 1 all'Atto Finale della Conferenza**

### *Risoluzione 1*

### **Gli emendamenti di Manila all'allegato alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e tenuta della Guardia per i Marittimi (STCW), 1978**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

RICHIAMANDO l'Articolo XII(1)(b) della Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi, 1978 (d'ora in avanti riferita come "la Convenzione") relativo alla procedura di emendamento da una Conferenza dei Contraenti

AVENDO CONSIDERATO gli emendamenti all'allegato alla Convenzione, proposti e fatti circolare tra i Membri dell'Organizzazione e tra tutti i Contraenti della Convenzione

1. ADOTTA, in conformità con l'articolo XII(1)(b)(ii) della Convenzione, gli emendamenti all'allegato alla Convenzione, il testo del quale è enunciato nell'allegato alla presente risoluzione.
2. DETERMINA, in conformità con l'articolo XX(1)(a)(vii) della Convenzione, che gli emendamenti qui allegati, saranno considerati essere stati accettati il 1 Luglio 2011, a meno che, prima di quella data, più di un terzo dei Contraenti della Convenzione o i Contraenti le cui flotte mercantili riunite costituiscono non meno del 50% del tonnellaggio lordo dell'industria marittima mercantile mondiale, per navi di stazza lorda registrata di 100 tons o più, abbiano notificato al Segretario Generale che essi fanno obiezione agli emendamenti;
3. INVITA i Contraenti a notare che, in conformità con l'articolo XII(1)(a)(ix) della Convenzione, gli emendamenti qui allegati entreranno in vigore il 1 Gennaio 2012 dopo che è stato ritenuto che sono stati accettati in conformità con il paragrafo 2, di cui sopra.
4. RICHIEDE al Segretario Generale dell'Organizzazione, di trasmettere a tutti i Contraenti della Convenzione, le copie certificate della presente risoluzione e il testo degli emendamenti contenuti nell'allegato
5. RICHIEDE INOLTRE al Segretario Generale dell'Organizzazione di trasmettere le copie di questa risoluzione e il suo allegato a tutti i Membri dell'Organizzazione che non sono Contraenti della Convenzione



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

**ALLEGATO**  
**GLI EMENDAMENTI DI MANILA ALL'ALLEGATO ALLA CONVENZIONE**  
**INTERNAZIONALE SUGLI STANDARDS DI ADDESTRAMENTO, CERTIFICAZIONE E**  
**TENUTA DELLA GUARDIA PER MARITTIMI, 1978**

**CAPITOLO I**

Disposizioni Generali

**Regola I/1**

*Definizioni e chiarimenti*

1. Ai fini della Convenzione, a meno che non sia diversamente stabilito:
  - .1 *Regole* significa le regole contenute nell'allegato alla Convenzione
  - .2 *Approvato* significa approvato dalla parte Contraente in conformità con queste regole
  - .3 *Comandante* significa la persona avente il comando della nave
  - .4 *Ufficiale* significa un membro dell'equipaggio, diverso dal comandante, designato come tale dalla legge o dalla normativa nazionale o, in assenza di tale designazione, da un accordo collettivo o consuetudine
  - .5 *Ufficiale di coperta* significa un ufficiale qualificato in conformità con le clausole del capitolo II della Convenzione
  - .6 *1° Ufficiale di coperta (Chief Mate)* significa l'ufficiale di grado più vicino al comandante e su cui ricadrà il comando della nave in caso di inabilità del comandante
  - .7 *Ufficiale di macchina* significa un ufficiale qualificato secondo le clausole delle regole III/1, III/2 o III/3 della Convenzione
  - .8 *Direttore di macchina (Chief Engineer Officer)* significa l'ufficiale di macchina Anziano (*senior*), responsabile della propulsione meccanica e del funzionamento e manutenzione delle installazioni meccaniche ed elettriche della nave
  - .9 *1° Ufficiale di macchina (Second Engineer Officer)* significa l'ufficiale di macchina di grado più vicino al direttore di macchina e su cui ricadrà la responsabilità della propulsione meccanica e del funzionamento e manutenzione delle installazioni meccaniche ed elettriche della nave in caso di inabilità del direttore di macchina

- .10 *Allievo Ufficiale di macchina (Assistant engineer officer)* significa una persona in addestramento per diventare un ufficiale di macchina e designato come tale dalla legge o dalla normativa nazionale
- .11 *Operatore radio* significa una persona in possesso di un certificato appropriato emesso o riconosciuto dall'Amministrazione secondo le clausole dei Regolamenti Radio
- .12 *Operatore radio GMDSS* significa una persona che è qualificata secondo le clausole del capitolo IV della Convenzione
- .13 *Comune (rating)* significa un membro dell'equipaggio della nave diverso dal comandante o da un ufficiale
- .14 *Viaggi in vicinanza della costa o costieri (near coastal voyages)* significa i viaggi in vicinanza di una Parte contraente come definito da quella Parte
- .15 *Potenza di propulsione (propulsion power)* significa la potenza totale massima continua in uscita misurata in kilowatt di tutto il macchinario principale di propulsione della nave che appare sull'atto di nazionalità o altro documento ufficiale
- .16 *Compiti o servizio radio (radio duties)* includono, come appropriato, il servizio di guardia e la manutenzione tecnica e le riparazioni svolte in conformità con i Regolamenti Radio, la Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare 1974 (SOLAS) come emendata e, a discrezione di ogni Amministrazione, le pertinenti raccomandazioni dell'Organizzazione
- .17 *Petroliera (Oil tanker)* significa una nave costruita e utilizzata per il trasporto di petrolio e prodotti petroliferi alla rinfusa
- .18 *Chimichiera (chemical tanker)* significa una nave costruita o adattata e usata per il trasporto alla rinfusa di qualsiasi prodotto liquido elencato nel capitolo 17 del Codice Internazionale dei Prodotti Chimici alla Rinfusa (*International Bulk Chemical Code*)
- .19 *Nave cisterna per gas liquefatti (Liquefied gas tanker)* significa una nave costruita o adattata e usata per il trasporto alla rinfusa di qualsiasi gas liquefatto o altro prodotto elencato nel capitolo 19 del Codice Internazionale dei Trasportatori di Gas (*International Gas Carrier Code*)
- .20 *Nave passeggeri* significa una nave come definita dalla Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita Umana in Mare, 1974, come emendata
- .21 *Nave Ro-Ro passeggeri* significa una nave passeggeri con spazi ro – ro o spazi per categorie speciali come definite dalla Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita umana in Mare, 1974, (SOLAS) come emendata
- .22 *Mese* significa un mese di calendario o 30 giorni riuniti di periodi di meno di un Mese
- .23 *Codice STCW* significa il Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per marittimi (STCW), come adottato dalla risoluzione 2 della Conferenza del 1995, come può essere emendato dall'Organizzazione.

- .24 *Funzione (function)* significa un insieme di compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità, come specificati nel Codice STCW, necessari per l'operatività della nave, la sicurezza della vita umana in mare o la protezione dell'ambiente marino
- .25 *Compagnia (Company)* significa il proprietario della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quale il gestore, il noleggiatore a scafo nudo, chi ha assunto la responsabilità dell'operatività della nave dal proprietario e chi, nell'assumersi tale responsabilità, ha concordato di assumersi tutti i doveri (*duties*) e le responsabilità imposte sulla compagnia da queste regole.
- .26 *Periodo di navigazione (seagoing service)* significa il periodo di navigazione a bordo di una nave pertinente per il rilascio o riconvalida di un certificato o altra qualificazione
- .27 *Codice ISPS* significa il Codice Internazionale per la Sicurezza della Nave e delle Strutture Portuali (*International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*) adottato il 12 Dicembre 2002 dalla risoluzione 2 della Conferenza dei Governi Contraenti alla Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS) 1974, come può essere emendata dall'Organizzazione.
- .28 *Ufficiale addetto alla sicurezza della nave (Ship Security Officer)* significa la persona a bordo della nave, che risponde al comandante ed è designato dalla Compagnia quale responsabile della sicurezza (*security*) della nave, incluso la messa in opera e il mantenimento del piano di sicurezza della nave e il collegamento con l'Ufficiale di Compagnia per la sicurezza (*Company Security Officer*) e i funzionari del porto per la sicurezza (*Port Facility Security Officer*)
- .29 *Compiti o servizio di sicurezza (Security duties)*: includono tutti i compiti (*tasks*) e doveri (*duties*) di sicurezza (*security*) a bordo delle navi come definiti dal capitolo XI-2 della Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita umana in Mare (SOLAS 1974, come emendata) e dal Codice Internazionale per la Sicurezza della nave e delle Strutture Portuali (ISPS Code)
- .30 *Certificato di competenza*: significa un certificato, per comandanti, ufficiali e operatori radio GMDSS, rilasciato e convalidato (*endorsed*) in conformità con le norme dei capitoli II, III, IV o VII di questo allegato e conferente al suo legittimo possessore di lavorare nella posizione (*capacity*) e svolgere le mansioni (*functions*) interessate con il livello di responsabilità specificato nei suddetti capitoli.
- .31 *Certificato di perizia (certificate of proficiency)*: significa un certificato diverso da quello di competenza rilasciato a un marittimo e indicante che i pertinenti requisiti di addestramento, competenza o periodo di navigazione previsti dalla Convenzione sono stati soddisfatti
- .32 *Evidenza documentale*: significa la documentazione diversa da un Certificato di Competenza o Certificato di perizia (*proficiency*), utilizzato per stabilire che i pertinenti requisiti della Convenzione sono stati soddisfatti
- .33 *Ufficiale elettrotecnico*: significa un ufficiale qualificato in conformità con le disposizioni della regola III/6 della Convenzione

- .34 *Marittimo abilitato di coperta (Able seafarer deck)*: significa un comune qualificato in conformità con le disposizioni della regola II/5 della Convenzione
- .35 *Marittimo abilitato di macchina (Able seafarer engine)*: significa un comune qualificato in conformità con le disposizioni della regola III/5 della Convenzione
- .36 *Comune elettrotecnico (Electro – technical rating)*: significa un comune qualificato in conformità con le disposizioni della regola III/7 della Convenzione.
- .37 *Audit* significa un processo sistematico, indipendente e documentato per ottenere una evidenza di verifica che, sarà valutata obiettivamente, per determinare fino a che limite di estensione i criteri di verifica sono soddisfatti
- .38 *Scheme di audit* significa lo schema di audit IMO per uno Stato membro (*IMO Member State Audit Scheme*) stabilito dall'Organizzazione e tenente in considerazione le linee guida sviluppate dall'Organizzazione\*
- .39 *Codice di implementazione* significa il Codice di implementazione degli strumenti IMO (Codice III) (*IMO Instruments Implementation Code – III Code*) adottato dall'Organizzazione con la Risoluzione A. 1070 (28)
- .40 *Audit Standard* significa il Codice per l'implementazione
- .41 *IGF Code* significa il Codice Internazionale di Sicurezza per le navi che utilizzano Gas o altri combustibili a basso punto d'infiammabilità (*International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flaspoint Fuels*) come definito nella regola II-1/2.29
- .42 *Polar Code* significa il Codice Internazionale per le navi che operano nelle acque polari, come definite nella Regola XIV/1.1 della SOLAS; e
- .43 *Acque polari* significa acque Artiche e/o l'area Antartica, come definite dalle Regole SOLAS dalla XIV/1.2 alla XIV/1.4

2 Queste regole sono integrate dalle disposizioni obbligatorie contenute nella parte A del Codice e:

- .1 ogni riferimento ad una disposizione in una regola costituisce anche un riferimento alla corrispondente sezione della parte A del Codice STCW
- .2 nell'applicare queste regole, la relativa guida e il materiale di spiegazione contenute nella parte B del Codice STCW dovrebbero essere tenute nella massima considerazione possibile in modo da raggiungere, su base globale, una più uniforme implementazione delle norme della Convenzione
- .3 gli emendamenti alla parte A del Codice STCW dovranno essere adottati ed entrare in vigore e resi effettivi secondo le norme dell'articolo XII della Convenzione relative alle procedure di emendamento applicabile all'allegato; e

\*Fare riferimento a “*Framework and procedures for the IMO Member State Audit Scheme*, adottato dall'Organizzazione con la Risoluzione A.1067 (28)

- .4 la parte B del Codice STCW sarà emendata dal Comitato di Sicurezza Marittima (Maritime Safety Committee) in conformità con le sue norme procedurali.
- 3 I riferimenti fatti nell'articolo VI della Convenzione alla "Amministrazione" e alla "Amministrazione emettente" non dovranno essere interpretati come ostacoli ad ogni Contraente dall'emettere e convalidare (*endorsement*) i certificati secondo le disposizioni di queste regole.

## **Regola I/2**

### *Certificazioni e convalide (endorsement)*

- 1 I certificati di competenza saranno rilasciati solamente dall'Amministrazione, a seguito della verifica dell'autenticità e validità di ogni evidenza documentale necessaria.
- 2 I certificati rilasciati in conformità con le disposizioni contenute nelle regole V/1-1 e V/1-2 ai comandanti e agli ufficiali saranno rilasciati solamente da un'Amministrazione
- 3 I certificati saranno nella lingua o lingue ufficiali del paese rilasciante. Se la lingua usata non è l'inglese il testo includerà una traduzione in questa lingua
- 4 Per quanto riguarda gli operatori radio, i Contraenti possono:
  - .1 includere la conoscenza addizionale richiesta dalle pertinenti regole nell'esame per il rilascio di un certificato che sia conforme ai Regolamenti Radio; o
  - .2 rilasciare un certificato separato in cui sia indicato che il possessore ha la conoscenza addizionale richiesta dai pertinenti regolamenti
- 5 La convalida (*endorsement*) richiesta dall'articolo VI della Convenzione per attestare il rilascio di un certificato sarà rilasciata solamente se tutti i requisiti della Convenzione sono stati osservati.
- 6 A discrezione di un Contraente, le convalide (*endorsements*) possono essere incorporate nello stampato dei certificati che vengono rilasciati come previsto dalla sezione A-I/2 del Codice STCW. Se vengono così incluse, lo stampato usato sarà quello riportato nella sezione A-I/2 paragrafo 1. Se rilasciato in modo diverso, lo stampato usato per le convalide (*endorsements*) sarà quello riportato nel paragrafo 2 di quella sezione.
- 7 Una Amministrazione che riconosce, secondo la regola I/10:
  - .1 un certificato di competenza; o
  - .2 un certificato di perizia (*certificate of proficiency*) rilasciato a comandanti e ufficiali in conformità con le norme delle Regole V/1-1 e V/1-2;

dovrà convalidare (*endorse*) tale certificato per attestare il suo riconoscimento solamente dopo essersi assicurata dell'autenticità e validità del certificato. La convalida (*endorsement*) sarà rilasciata solamente se tutti i requisiti della Convenzione sono stati osservati. Lo stampato usato per la convalida (*endorsement*) sarà quello riportato nel paragrafo 3 della sezione A-I/2 del Codice STCW.

- 8 Le convalide (*endorsements*) di cui ai paragrafi 5, 6 e 7:
- .1 possono essere rilasciate come documenti separati
  - .2 possono essere rilasciate solamente dall'Amministrazione
  - .3 dovrà essere assegnato un numero unico, eccetto per quelle convalide (*endorsements*) attestanti il rilascio di un certificato a cui potrebbe essere assegnato lo stesso numero come quello del certificato in questione, purchè il numero sia unico; e
  - .4 dovrà scadere nello stesso momento in cui il certificato convalidato (*endorsed*) scade o viene ritirato, sospeso o cancellato dal Contraente che lo ha rilasciato e, in ogni caso non oltre i cinque anni dalla data di rilascio.
- 9 La posizione (*capacity*) in cui il possessore di un certificato è autorizzato ad imbarcare (*to serve*) sarà identificata nello stampato di convalida (*endorsement*) nei termini identici a quelli usati negli applicabili requisiti della tabella di armamento (*safe manning*) dell'Amministrazione.
- 10 Le Amministrazioni possono usare un formato differente da quello riportato nella sezione A-I/2 del Codice STCW, purchè, come minimo le informazioni richieste siano riportate in caratteri romani e numeri arabi, tenendo in considerazione le variazioni permesse secondo la sezione A-I/2
- 11 Soggetto alle disposizioni della Regola I/10, paragrafo 5, ogni certificato richiesto dalla Convenzione deve essere tenuto disponibile nella sua forma originale a bordo della nave sulla quale il possessore è imbarcato.
- 12 Ogni Contraente dovrà garantire che i certificati sono rilasciati solamente ai candidati che soddisfano i requisiti di questo regolamento.
- 13 I candidati per la certificazione dovranno fornire prova soddisfacente:
- .1 della loro identità
  - .2 che la loro età che non è minore di quella prescritta nella regolamentazione pertinente al certificato richiesto
  - .3 che essi soddisfano gli standard di idoneità medica specificati nella sezione A-I/9 del Codice STCW
  - .4 di aver completato il periodo di navigazione (*seagoing service*) e qualsiasi addestramento obbligatorio correlato richiesto da queste regole per il certificato richiesto; e
  - .5 che essi soddisfano gli standard di competenza prescritti da queste regole per le posizioni (*capacities*), funzioni (*functions*) e livelli che sono stati identificati nella convalida (*endorsement*) del certificato
- 14 Ogni Contraente si impegna a mantenere un registro o registri di tutti i certificati e convalide (*endorsements*) per comandanti, ufficiali e, come applicabile, ai comuni che ha emesso, che sono

scaduti o sono stati riconvalidati, sospesi, cancellati o riportati smarriti o distrutti e delle dispense rilasciate

- 15 Ogni Contraente si impegna a rendere disponibili le informazioni circa lo stato di tali certificati di competenza, convalide (*endorsements*) o dispense agli altri Contraenti e compagnie che richiedono la verifica dell'autenticità e validità dei certificati loro presentati dai marittimi che cercano il riconoscimento dei loro certificati secondo la Regola I/10 o l'imbarco.
- 16 A partire dal 1 Gennaio 2017 le notizie sullo stato delle informazioni richieste dovranno essere disponibili in conformità con il paragrafo 15 di questa regola e dovranno essere resi disponibili in lingua inglese mediante mezzi elettronici.

### **Regola I/3**

#### **Principi che governano i viaggi costieri (*near coastal voyages*)**

- 1 Ogni Contraente, nel definire i viaggi costieri (*near coastal voyages*) ai fini della Convenzione non potrà imporre requisiti per l'addestramento, l'esperienza e la certificazione ai marittimi che prestano servizio a bordo di navi autorizzate a battere la bandiera di un altro Contraente e impiegati per detti viaggi, tali da risultare più severi per detti marittimi rispetto a quelli che prestano servizio a bordo delle navi autorizzate a battere la sua bandiera. In nessun caso nessuno di tali Contraenti potrà imporre requisiti nei riguardi dei marittimi che prestano servizio a bordo di navi autorizzate a battere la bandiera di un altro Contraente che siano superiori a quelli della Convenzione per navi non impiegate in viaggi costieri (*near coastal voyages*).
- 2 Un Contraente che alle navi concede i benefici delle norme della Convenzione per i viaggi costieri (*near coastal voyages*), che includono la navigazione al largo della costa di altri Contraenti entro i limiti della navigazione costiera, come da loro definita, devono impegnarsi a definire con i Contraenti interessati i dettagli delle entrambe aree commerciali coinvolte e le altre condizioni pertinenti.
- 3 Per quanto riguarda le navi che hanno il diritto di battere la bandiera di un Contraente, regolarmente adibite a viaggi costieri (*near coastal voyages*), al largo della costa di un altro Contraente, il Contraente di cui la nave ha diritto di battere la bandiera, prescriverà i requisiti di addestramento, esperienza e certificazione, per i marittimi che prestano servizio a bordo di tali navi, per lo meno uguali a quelle del Contraente al largo della cui costa la nave è impiegata, purchè non superino i requisiti della Convenzione nei riguardi delle navi non impiegate in viaggi costieri (*near coastal voyages*). I marittimi imbarcati su una nave che estende il suo viaggio oltre il limite di quello che è definito come viaggio costiero (*near coastal voyages*) da un Contraente ed entra in acque non coperte da tale definizione dovrà adempiere agli appropriati requisiti sulla competenza (previsti) dalla Convenzione.
- 4 Un Contraente può concedere ad una nave che è autorizzata a battere la sua bandiera i benefici delle disposizioni della Convenzione circa i viaggi costieri (*near coastal voyages*), quando essa è regolarmente impiegata al largo della costa di un non Contraente sui viaggi costieri (*near coastal voyages*) come definiti dal Contraente.
- 5 I certificati dei marittimi rilasciati da un Contraente per i viaggi costieri (*near coastal voyages*) nei limiti da lui determinati possono essere accettati da altri Contraenti per i servizi svolti nei loro definiti limiti di viaggi costieri (*near coastal voyages*) purchè i

Contraenti interessati stipulino un accordo nel quale vengano specificati i dettagli delle aree commerciali interessate e altre condizioni ad esse pertinenti al riguardo.

- 6 I Contraenti nel definire i viaggi costieri (*near coastal voyages*), secondo i requisiti di questa regola dovranno:
  - 1 Soddisfare i principi che governano i viaggi costieri (*near coastal voyages*) specificati nella sezione A-I/3;
  - 2 comunicare al Segretario Generale, in conformità con i requisiti della regola I/7 i dettagli dei provvedimenti approvati; e
  - 3 incorporare i limiti dei viaggi costieri (*near coastal voyages*) nelle convalide (*endorsements*) rilasciate in conformità della regola I/2, paragrafi 5,6 o 7
- 7 Niente di questa regola dovrà, in qualsiasi modo, limitare la giurisdizione di qualsiasi Stato sia o no Contraente di questa Convenzione.

## **Regola I/4**

### *Procedure di controllo*

- 1 Il controllo svolto da un funzionario (*officer*) di controllo debitamente autorizzato secondo l'articolo X sarà limitato al seguente:
  - .1 verificare, secondo l'articolo X (1) che tutti i marittimi impiegati a bordo a cui è richiesto di essere certificati secondo la Convenzione abbiano un certificato appropriato o una deroga valida, o fornire una prova documentale che una richiesta di convalida (*endorsement*) è stata inviata all'Amministrazione secondo la regola I/10, paragrafo 5;
  - .2 verificare che i numeri e i certificati dei marittimi impiegati a bordo sono conformi con gli applicabili requisiti della tabella di armamento (*safe manning*) dell'Amministrazione; e
  - .3 valutare, in conformità con la sezione A-I/4 del Codice STCW, la capacità (*ability*) dei marittimi della nave a mantenere gli standard relativi alla tenuta della guardia e alla sicurezza (*security*), come appropriato, come richiesto dalla Convenzione se li esistono chiari elementi per credere che tali standards non siano mantenuti a causa di uno qualsiasi dei seguenti avvenimenti accaduti:
    - .3.1 la nave è rimasta coinvolta in una collisione, incaglio o arenamento, o
    - .3.2 è avvenuta una scarica di sostanze mentre la nave era in navigazione, all'ancora o in banchina, cosa che è illegale secondo qualsiasi convenzione internazionale, o
    - .3.3 la nave è stata manovrata in modo stravagante o insicuro, per cui le misure di instradamento adottate dall'Organizzazione o le pratiche per la navigazione sicura non sono state seguite, o
    - .3.4 la nave è diversamente gestita, in modo tale da costituire un pericolo per le persone, la proprietà, l'ambiente o una compromissione della sicurezza (*security*)

- 2 Le deficienze che possono essere ritenute costituire un pericolo per le persone, proprietà o l'ambiente, includono i seguenti:
  - .1 mancanza da parte di marittimi di avere un certificato, di avere un certificato appropriato, di avere una valida deroga o di fornire una prova documentale che una richiesta per una convalida (*endorsement*) è stata inviata all'Amministrazione in conformità con la regola I/10, paragrafo 5
  - .2 mancanza di conformarsi ai requisiti della tabella di armamento (*safe manning*) stabilita dall'Amministrazione
  - .3 mancanza delle disposizioni per la guardia di navigazione o di macchina per conformarsi alle disposizioni specificate per la nave dall'Amministrazione
  - .4 assenza in una guardia di una persona qualificata a far funzionare l'attrezzatura essenziale per la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle radiocomunicazioni o la prevenzione dell'inquinamento marino; e
  - .5 incapacità di fornire alla prima guardia all'inizio del viaggio e alle successive guardie rilevanti, persone che siano sufficientemente riposati o altrimenti abili per il servizio (*duty*).
- 3 La mancata correzione di ognuna delle deficienze riportate nel paragrafo 2, in quanto è stato stabilito, dal Contraente che svolge il controllo, che esse costituiscono un pericolo alle persone, alla proprietà o all'ambiente, saranno le uniche basi, secondo l'articolo X, sulle quali un Contraente può fermare (*detain*) una nave.

## **Regola I/5**

### *Disposizioni nazionali*

- 1 Ogni Contraente potrà stabilire processi e procedure per una imparziale investigazione di ogni riportata incompetenza, atto, omissione o compromissione della sicurezza (*security*) che può costituire una diretta minaccia alla sicurezza (*safety*) della vita o proprietà in mare o all'ambiente marino, dal possessore di certificati o convalide (*endorsements*) rilasciate da quel Contraente per quanto riguarda la loro esecuzione dei compiti (*duties*) relativi ai certificati e per il ritiro, la sospensione e la cancellazione di tali certificati per tale causa e per la prevenzione delle frodi.
- 2 Ogni Contraente prenderà e adotterà appropriate misure per prevenire la frode e altre pratiche illecite relative ai certificati e alle convalide (*endorsements*) rilasciate.
- 3 Ogni Contraente potrà prescrivere multe (*penalties*) o misure disciplinari per casi in cui le disposizioni della sua legislazione nazionale che danno efficacia alla Convenzione non sono rispettate da parte delle navi autorizzate a battere la sua bandiera o dai marittimi debitamente certificati da quel Contraente.
- 4 In particolare, dette multe (*penalties*) o misure disciplinari saranno prescritte e adottate nei casi in cui:

- .1 una compagnia o un comandante abbia arruolato una persona non in possesso di un certificato come richiesto dalla Convenzione
  - .2 un comandante abbia permesso di svolgere qualsiasi funzione (*functions*) o servizio in qualsiasi posizione (*capacity*) richiesta da queste disposizioni da una persona non in possesso di un certificato appropriato, di una valida deroga o (non) avente la prova documentale richiesta dalla regola I/10, paragrafo 5; o
  - .3 una persona che abbia ottenuto con frode o falsificato documenti di imbarco per svolgere qualsiasi funzione (*function*) o servire in qualsiasi posizione (*capacity*) richiesta da queste regole che deve essere svolta o occupata da una persona in possesso di un certificato o di una deroga.
- 5 Un Contraente, nella cui giurisdizione abbia sede qualunque compagnia che, o qualsiasi persona che sia ritenuta, su prove certe, di essere stata responsabile per, o di essere a conoscenza di qualsiasi apparente non conformità della Convenzione, come specificato nel paragrafo 4 dovrà dare tutta la cooperazione possibile ad ogni Contraente che lo informa della sua intenzione di intraprendere azioni legali sotto la sua giurisdizione.

### **Regola I/6**

#### *Addestramento e valutazione*

Ogni Contraente dovrà garantire che:

- .1 l'addestramento e la valutazione dei marittimi, come richiesto dalla Convenzione, siano amministrati, supervisionati e monitorati in conformità con le disposizioni della sezione A-I/6 del Codice STCW; e
- .2 le persone responsabili per l'addestramento e la valutazione (*assessment*) della competenza dei marittimi, come richiesto dalla Convenzione, sono appropriatamente qualificate in conformità con le disposizioni della sezione A-I/6 del Codice STCW per il tipo e il livello di addestramento o valutazione (*assessment*) interessata.

### **Regola I/7**

#### *Comunicazione delle informazioni*

- 1 In aggiunta alle informazioni richieste che devono essere comunicate secondo l'articolo IV, ogni Contraente dovrà fornire al Segretario Generale, entro i periodi di tempo prescritti e nel formato specificato nella sezione A-I/7 del Codice STCW, ogni altra informazione che potrebbe essere richiesta dal Codice sugli altri passi fatti dal Contraente per dare alla Convenzione piena e completa attuazione.
- 2 Quando le informazioni complete, come prescritto nell'articolo IV e nella sezione A-I/7 del Codice STCW sono state ricevute e tali informazioni confermano che la piena e completa attuazione è stata data alle disposizioni della Convenzione, il Segretario Generale sottoporrà al Comitato Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee*) un rapporto per questo scopo.

- 3 A seguito della successiva conferma da parte del Comitato Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee*), in conformità con le procedure adottate dal Comitato, che le informazioni che sono state fornite dimostrano la piena e completa attuazione è stata data alla disposizioni della Convenzione:
  - .1 Il Comitato Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee*) identificherà i Contraenti interessati; e
  - .2 Revisorerà la lista dei Contraenti, che hanno comunicato le informazioni che dimostrano che essi hanno dato il pieno e completo effetto alle disposizioni pertinenti della Convenzione, in modo da mantenere in questa lista solo i Contraenti così interessati; e
  - .3 Gli altri Contraenti saranno autorizzati, secondo le disposizioni della regola I/4 e I/10, di accettare, in linea di principio, che i certificati rilasciati da o per conto dei Contraenti identificati nel paragrafo 3.1 sono conformi alla Convenzione;
- 4 Gli emendamenti alla Convenzione e al Codice STCW, con le date di entrata in vigore, dopo la data in cui le informazioni sono state o saranno comunicate al Segretario Generale secondo le disposizioni del paragrafo 1, non sono soggette alle disposizioni della sezione A-I/7, paragrafi 1 e 2

### **Regola I/8**

#### *Standards di qualità*

- 1 Ogni Contraente dovrà garantire che:
  - .1 in conformità con le disposizioni della sezione A-I/8 del Codice STCW, tutte le attività di addestramento, valutazione della competenza, certificazione, incluso i certificati medici, convalida (*endorsement*) e riconvalida, svolte da agenzie non governative o enti sotto la sua autorità sono continuamente monitorate attraverso un sistema di qualità standard per garantire il raggiungimento di obiettivi definiti, includendo quelli relativi alle qualificazioni ed esperienza degli istruttori e dei valutatori; e
  - .2 dove agenzie governative o enti svolgono tali attività, dovrà esserci un sistema di standards di qualità
- 2 Ogni Contraente dovrà anche garantire che viene svolta una valutazione periodica, in conformità con le disposizioni della sezione A-I/8 del Codice STCW, da persone qualificate che non siano esse stesse coinvolte nell'attività interessata. Questa valutazione dovrà includere tutti i cambiamenti (*changes*) alle normative e procedure nazionali in conformità con gli emendamenti della Convenzione e del Codice STCW, con le date di entrata in vigore posteriori alla data in cui le informazioni sono state comunicate al Segretario Generale.
- 3 Un rapporto contenente i risultati della valutazione (*evaluation*) richiesta dal paragrafo 2 dovrà essere comunicata al Segretario Generale in conformità con lo stampato specificato nella sezione A-I/7 del Codice STCW

## **Regola I/9**

### *Standard medici*

- 1 Ogni Contraente dovrà stabilire degli standard di idoneità medica per i marittimi e le procedure per il rilascio del certificato medico in conformità con le disposizioni di questa regola e della sezione A-I/9 del Codice STCW.
- 2 Ogni Contraente dovrà garantire che quelli responsabili per la valutazione (*assessment*) dell'idoneità medica dei marittimi siano medici professionisti riconosciuti dal Contraente per svolgere le visite mediche ai marittimi, in conformità con le disposizioni della sezione A-I/9 del Codice STCW
- 3 Ogni marittimo in possesso di un certificato, rilasciato secondo le disposizioni della Convenzione, che è imbarcato (*serving at sea*), dovrà anche avere un valido certificato medico rilasciato in conformità con le disposizioni di questa regola e della sezione A-I/9 del Codice STCW
- 4 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 avere non meno di 16 anni di età
  - .2 fornire una prova soddisfacente della sua identità; e
  - .3 soddisfare gli applicabili standards medici di idoneità stabiliti dal Contraente
- 5 I certificati medici saranno validi per un periodo massimo di due anni a meno che il marittimo non sia di età inferiore ai 18 anni, nel qual caso il periodo massimo di validità sarà di 1 anno
- 6 Se il periodo di validità di un certificato medico scade durante il viaggio, il certificato medico continuerà ad essere valido fino al prossimo scalo dove un medico professionista, riconosciuto dal Contraente sia disponibile, purchè tale periodo non sia superiore a 3 mesi.
- 7 In casi urgenti l'Amministrazione può permettere ad un marittimo di imbarcare senza un valido certificato medico, fino al prossimo porto di scalo dove un medico professionista, riconosciuto dal Contraente è disponibile, purchè:
  - .1 il periodo di tale permesso non deve superare i tre mesi; e
  - .2 il marittimo interessato è in possesso di un certificato medico scaduto in data recente

## **Regola I/10**

### *Riconoscimento dei certificati*

- 1 Ogni Amministrazione dovrà garantire che le disposizioni di questa regola siano soddisfatte, in modo da riconoscere, mediante convalida (*endorsement*) in conformità con la regola I/2, paragrafo 7, un certificato rilasciato da o sotto l'autorità di un altro Contraente a un comandante, ufficiale o operatore radio e che:
  - .1 l'Amministrazione ha confermato, attraverso una valutazione di quel Contraente, che può includere ispezioni alle strutture e procedure, che i requisiti della Convenzione

riguardanti gli standards di competenza, addestramento, certificazione e standards di qualità sono completamente osservati; e

- .2 è concordato un impegno con il Contraente interessato che una pronta notifica sarà data di qualsiasi significativo cambiamento nelle disposizioni relative all'addestramento e certificazione stabilite in conformità con la Convenzione
- 2 Saranno stabilite delle misure per garantire che i marittimi, che presentano, per riconoscimento, i certificati rilasciati secondo le disposizioni delle regole II/2, III/2 o III/3, o rilasciate secondo la regola VII/1 a la livello manageriale, come definito nel Codice STCW, hanno una appropriata conoscenza della legislazione marittima della Amministrazione, pertinente alle funzioni (*functions*) che sono loro permesse di svolgere.
- 3 Le informazioni fornite e le misure concordate secondo questa regola saranno comunicate al Segretario Generale in conformità con i requisiti della regola I/7
- 4 I certificati rilasciati da o sotto l'autorità di un Non Contraente non saranno riconosciuti
- 5 Nonostante il requisito della regola I/2, paragrafo 7, una Amministrazione può, se le circostanze lo richiedono, soggetto alle disposizioni del paragrafo 1, permettere ad un marittimo di servire, per un periodo non eccedente i tre mesi, a bordo di una nave autorizzata a battere la sua bandiera, mentre è in possesso di un appropriato e valido certificato rilasciato e convalidato (*endorsed*) come richiesto da un altro Contraente per usarlo a bordo delle navi di quel Contraente, ma che non è stato ancora convalidato (*endorsed*) in modo da renderlo appropriato per il servizio a bordo della nave autorizzata a battere la bandiera dell'Amministrazione. Dovrà essere prontamente disponibile la prova documentale che la domanda di convalida (*endorsement*) è stata presentata all'Amministrazione.
- 6 I certificati e le convalide (*endorsements*) rilasciate da una Amministrazione secondo le disposizioni di questa regola in riconoscimento o attestanti il riconoscimento di un certificato rilasciato da un altro Contraente non dovranno essere usati come base per ulteriore riconoscimento da un'altra Amministrazione

## **Regola I/11**

### *Riconvalida dei certificati*

- 1 A ogni comandante, ufficiale e operatore radio in possesso di un certificato rilasciato o riconosciuto secondo qualsiasi capitolo della Convenzione, diverso dalla regola V/3 o dal Capitolo VI, che è imbarcato o intende ritornare a bordo dopo un periodo a terra, per continuare a qualificarsi per il servizio a bordo, dovrà essere richiesto, ad intervalli non superiori a cinque anni:
  - .1 soddisfare gli standard di idoneità medica prescritti dalla regola I/9; e
  - .2 dimostrare una continua competenza professionale secondo la sezione A-I/11 del Codice STCW
- 2 Ogni comandante, ufficiale e operatore radio dovrà, per continuare il proprio servizio a bordo di navi per le quali sono stati internazionalmente concordati degli speciali requisiti di addestramento, completare con successo l'approvato pertinente addestramento.

- 3 Ogni comandante e ufficiale dovrà, per continuare il servizio a bordo delle navi cisterna (*tankers*) soddisfare i requisiti del paragrafo 1 di questa regola e gli sarà richiesto ad intervalli non superiori a cinque anni di dimostrare (*establish*) la continua competenza professionale per le navi cisterna (*tankers*) in conformità con la sezione A-I/11, paragrafo 3 del Codice STCW.
- 4 Ogni comandante e ufficiale dovrà, per continuare il servizio a bordo di navi che operano in acque polari, soddisfare i requisiti del paragrafo 1 di questa regola e gli sarà richiesto ad intervalli non superiori a cinque anni di dimostrare (*establish*) la continua competenza professionale per le navi che operano nelle acque polari, in conformità con la sezione A-I/11, paragrafo 4 del Codice STCW.
- 5 Ogni Contraente comparerà gli standard di competenza che sono richiesti ai candidati per i certificati rilasciati prima del 1 Gennaio 2017 con quelli specificati per l'appropriato certificato nella parte A del Codice STCW, e determinerà la necessità di richiedere ai possessori di tali certificati di sottoporsi ad un appropriato corso di rinfrescamento (*refreshment*) e aggiornamento (*updating*) dell'addestramento o della valutazione.
- 6 Il Contraente dovrà, consultandosi con quelli interessati, ideare o promuovere la formulazione di strutture di corsi di rinfrescamento (*refresher*) e aggiornamento (*updating*), come previsto dalla sezione A-I/11 del Codice STCW
- 7 Allo scopo di aggiornare la conoscenza dei comandanti, ufficiali e operatori radio, ogni Amministrazione dovrà garantire che i testi delle recenti variazioni delle norme nazionali e internazionali riguardanti la sicurezza della vita umana in mare, la sicurezza (*security*) e la protezione dell'ambiente marino sono resi disponibili alle navi autorizzate a battere la sua bandiera.

## **Regola I/12**

### *Uso dei simulatori*

- 1 Le prestazioni standard e le altre disposizioni enunciate nella sezione A-I/12 e anche le altre disposizioni, come sono prescritte nella parte A del codice STCW per qualsiasi certificato interessato, dovranno essere conformi a:
  - .1 tutti gli addestramenti obbligatori basati sul simulatore
  - .2 qualsiasi valutazione (*assessment*) della competenza richiesta dalla parte A del Codice STCW che è svolta mediante un simulatore; e
  - .3 qualsiasi dimostrazione, per mezzo di un simulatore, della continua perizia (*proficiency*) richiesta dalla parte A del Codice STCW

## **Regola I/13**

### **Svolgimento delle prove (*trials*)**

- 1 Queste regole non dovranno impedire ad una Amministrazione dall'autorizzare le navi autorizzate a battere la sua bandiera di partecipare alle prove.

- 2 Per gli scopi di questa regola, il termine prova (*trial*) significa un esperimento o serie di esperimenti, svolti durante un limitato periodo, che possono coinvolgere l'uso di sistemi automatici o integrati in modo da valutare metodi alternativi di esecuzione di compiti (*duties*) specifici o soddisfare particolari disposizioni prescritte dalla Convenzione, che potrebbero fornire, per lo meno, lo stesso grado di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento come prescritto da queste regole.
- 3 L'Amministrazione autorizzante le navi a partecipare alle prove (*trials*) dovrà essere soddisfatta che tali prove (*trials*) sono svolte in una maniera che fornisce, per lo meno, lo stesso grado di sicurezza (*safety*) e di prevenzione dell'inquinamento come prescritto da queste regole. Queste prove (*trials*) dovranno essere svolte secondo le linee guida adottate dall'Organizzazione.
- 4 I dettagli relativi a tali prove (*trials*) dovranno essere riferiti all'Organizzazione al più presto possibile, ma non meno di sei mesi prima della data in cui sia previsto l'inizio delle prove (*trials*). L'Organizzazione comunicherà tali dettagli a tutti i Contraenti.
- 5 I risultati delle prove (*trials*) autorizzate secondo il paragrafo 1, e qualsiasi raccomandazione l'Amministrazione possa avere circa quei risultati, dovranno essere riferiti all'Organizzazione, che comunicherà i risultati e le raccomandazioni a tutti i Contraenti
- 6 Qualsiasi Contraente avente qualsiasi obiezione alle particolari prove (*trials*) autorizzate in conformità con questa regola, dovrà comunicare tale obiezione all'Organizzazione il più presto possibile. L'Organizzazione comunicherà i dettagli dell'obiezione a tutti i Contraenti.
- 7 Una Amministrazione che ha autorizzato una prova (*trial*) rispetterà le obiezioni ricevute dagli altri Contraenti relative a tale prova (*trial*) e istruendo le navi autorizzate a battere la sua bandiera di non effettuare la prova (*trial*) mentre navigano nelle acque di uno Stato costiero che ha comunicato all'Organizzazione la sua obiezione.
- 8 Una Amministrazione che conclude, sulle basi di una prova, (*trial*) che un particolare sistema fornirà, per lo meno, lo stesso grado di sicurezza (*safety*) e di prevenzione dell'inquinamento, come previsto da queste regole, può autorizzare le navi autorizzate a battere la sua bandiera, a continuare ad operare indefinitivamente con un tale sistema, assoggettato alle seguenti disposizioni:
  - .1 l'Amministrazione dovrà, dopo che sono stati presentati i risultati della prova secondo il paragrafo 5, fornire i dettagli di qualsiasi tale autorizzazione, includendo l'identificazione delle specifiche navi che possono essere soggette all'autorizzazione, all'Organizzazione che comunicherà questa informazione a tutti i Contraenti.
  - .2 ogni operazione autorizzata secondo questo paragrafo dovrà essere svolta in conformità con ogni linea guida sviluppata dall'Organizzazione, nella stessa misura in cui essa è stata applicata durante la prova
  - .3 tali operazioni rispetteranno qualsiasi obiezione ricevuta dagli altri Contraenti, secondo il paragrafo 7, fino a quando tali obiezioni non saranno state ritirate; e
  - .4 una operazione autorizzata secondo questo paragrafo dovrà essere permessa solamente nelle more di una decisione del Comitato Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee*) in merito all'opportunità di apportare un emendamento della Convenzione

e, in questo caso, se l'operazione debba essere sospesa o permessa di continuare prima che l'emendamento entri in vigore.

- 9 Su richiesta di qualsiasi Contraente, il Comitato Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee*) stabilirà una data per la considerazione dei risultati della prova (*trial*) e per l'appropriata decisione.

## **Regola I/14**

### *Responsabilità delle Compagnie*

- 1 Ogni Amministrazione, secondo le disposizioni della sezione A-I/14, riterrà le compagnie responsabili dell'assegnazione dei marittimi al servizio sulle proprie navi in conformità con le disposizioni della presente Convenzione e richiederà ad ognuno di tali compagnie di garantire che:
  - .1 ogni marittimo assegnato a ognuna delle sue navi è in possesso di un appropriato certificato in conformità con le disposizioni della Convenzione e come stabilito dall'Amministrazione
  - .2 le sue navi sono armate (*manned*) in conformità con le disposizioni applicabili delle tabelle di armamento (*safe manning*) dell'Amministrazione.
  - .3 i marittimi assegnati a ognuna delle sue navi ha ricevuto un addestramento di rinfrescamento (*refreshment*) e di aggiornamento (*updating*) come richiesto dalla Convenzione
  - .4 i documenti e i dati pertinenti di tutti i marittimi impiegati sulle sue navi sono mantenuti e prontamente accessibili, e includono senza essere limitati a, la documentazione e i dati della loro esperienza, addestramento, idoneità medica e competenza per i compiti (*duties*) assegnati.
  - .5 i marittimi nell'essere assegnati a ognuna delle sue navi, sono familiarizzati con i loro specifici compiti (*duties*) e con tutte le disposizioni di bordo, apparecchiature e installazioni, procedure e caratteristiche della nave che sono pertinenti per i loro compiti (*duties*) di routine e di emergenza;
  - .6 il personale di bordo (*ship's complement*) può efficacemente coordinare la propria attività in una situazione di emergenza e nello svolgere funzioni vitali per la sicurezza (*safety and security*) e per la prevenzione o riduzione dell'inquinamento;
  - .7 in ogni momento, a bordo, deve esistere una efficace comunicazione orale in conformità con il capitolo V, regola 14, paragrafi 3 e 4 della Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare, 1974, (SOLAS) come emendata

## **Regola I/15**

### *Disposizioni transitorie*

- 1 Fino al 1 Gennaio 2017 un Contraente può continuare a rilasciare, riconoscere e convalidare (*endorsement*) i certificati in conformità con le disposizioni della Convenzione che applicava immediatamente prima del 1 Gennaio 2012 nei riguardi di quei marittimi che

hanno incominciato un approvato servizio a bordo, un approvato programma di istruzione e addestramento o un approvato corso di addestramento prima del 1 Luglio 2013

- 2 Fino al 1 Gennaio 2017 un Contraente può continuare a rinnovare e riconvalidare certificati e convalide (*endorsement*) in conformità con le disposizioni della Convenzione che applicava immediatamente prima del 1 Gennaio 2012

## **Regola I/16**

### *Verifica della conformità*

- 1 I Contraenti useranno le disposizioni del Codice per l'Implementazione nell'esecuzione dei loro obblighi e responsabilità contenuti nella presente Convenzione.
- 2 Ogni Contraente sarà soggetto ad audits periodici da parte dell'Organizzazione in conformità con l'audit standard per verificare la conformità e l'implementazione della presente Convenzione
- 3 Il Segretario generale dell'Organizzazione avrà la responsabilità per amministrare lo Schema di Audit, basato sulle linee guida sviluppate dall'Organizzazione
- 4 Ogni Contraente avrà la responsabilità di facilitare la conduzione dell'audit e l'implementazione di un programma di azioni da indirizzare verso le conclusioni (*findings*), basate sulle linee guida sviluppate dall'Organizzazione\*
- 5 L'audit di tutti i Contraenti sarà:
  - .1 basato su un programma generale sviluppato dal Segretario generale dell'Organizzazione, prendendo in considerazione le linee guida sviluppate dall'Organizzazione; e
  - .2 svolto ad intervalli periodici, prendendo in considerazione le linee guida sviluppate dall'Organizzazione\*

\*Fare riferimento a "Framework and procedures for the IMO Member State Audit Scheme, adottato dall'Organizzazione con la Risoluzione A.1067 (28)



## **CAPITOLO II**

### **Comandante e sezione coperta**

#### **Regola II/1**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi di GT 500 o maggiori*

- 1 Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione, imbarcato su una nave di GT 500 o maggiore dovrà possedere un certificato di competenza.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 avere non meno di 18 anni di età;
  - .2 avere un periodo di imbarco (*seagoing service*) approvato di non meno di 12 mesi quale parte di un approvato programma di addestramento che includa un addestramento a bordo che soddisfi i requisiti della sezione A-II/1 del Codice STCW e sia documentato su un quaderno di addestramento approvato (*training record book*) o altrimenti abbia un approvato periodo di imbarco di non meno 36 mesi;
  - .3 aver svolto, durante il periodo di imbarco richiesto, i compiti (*duties*) di tenuta della guardia sul ponte sotto la supervisione del comandante o di un ufficiale qualificato per un periodo non inferiore a sei mesi
  - .4 soddisfare i requisiti applicabili delle regole del capitolo IV, come appropriato, per svolgere i designati compiti radio in conformità con i Regolamenti Radio;
  - .5 aver completato una approvata istruzione ed addestramento e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-II/1 del codice STCW; e
  - .6 soddisfare gli standards di competenza specificati nel codice STCW nella sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2, paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 , paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 ,paragrafi da 1 a 3

## **Regola II/2**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comandanti e primi ufficiali (chief mates) su navi di GT 500 o maggiori*

### **Comandante e primo ufficiale (chief mate) di navi di GT 3000 o maggiori**

- 1 Ogni comandante o primo ufficiale su una nave navigante in mare di GT 3000 o maggiore dovrà essere in possesso di un certificato di competenza.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 soddisfare i requisiti per la certificazione come ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi di GT 500 o maggiori ed avere un approvato periodo di imbarco in quella posizione (*capacity*);
    - .1.1 per la certificazione come primo ufficiale, non meno di 12 mesi, e
    - .1.2 per la certificazione come comandante, non meno di 36 mesi; tuttavia, questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi, se non meno di 12 mesi di tale periodo di imbarco è stato svolto come primo ufficiale; e
  - .2 avere completato una istruzione approvata e addestramento e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-II/2 del Codice STCW per comandanti e primi ufficiali su navi di GT 3000 o maggiori

### **Comandanti e primi ufficiali su navi tra 500 e 3000 GT**

- 3 Ogni comandante e primo ufficiale su una nave navigante in mare di GT tra 500 e 3000 dovrà possedere un certificato di competenza.
- 4 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 per la certificazione come primo ufficiale, soddisfare i requisiti di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi di GT 500 o maggiori;
  - .2 per la certificazione come comandante, soddisfare i requisiti di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi di GT 500 o maggiori ed avere un approvato periodo di imbarco non inferiore a 36 mesi in quella posizione (*capacity*); tuttavia, questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi, se non meno di 12 mesi di tale periodo di imbarco sono stati svolti come primo ufficiale; e
  - .3 aver completato un addestramento approvato e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-II/2 del Codice STCW per comandanti e primi ufficiali su navi di GT tra 500 e 3000

## **Regola II/3**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione e di comandanti su navi inferiori a 500 GT*

### **Navi non impegnate in viaggi costieri** (*near coastal voyages*)

- 1 Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione imbarcato su una nave navigante in mare di meno di 500 GT, non impegnata in viaggi costieri, (*near coastal voyages*) dovrà possedere un certificato di competenza per navi di GT 500 o maggiori.
- 2 Ogni comandante imbarcato su una nave navigante in mare di meno di 500 GT non impegnata in viaggi costieri (*near coastal voyages*) dovrà possedere un certificato di competenza per imbarcare come comandante su navi di GT tra 500 e 3000

### **Navi impegnate in viaggi costieri** (*near coastal voyages*)

*Ufficiale responsabile di una guardia di navigazione*

- 3 Ogni ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su una nave navigante in mare di meno di 500 GT impegnata in viaggi costieri (*near coastal voyages*) dovrà essere in possesso di un certificato di competenza.
- 4 Ogni candidato per la certificazione di ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su una nave navigante in mare di meno di 500 GT impegnata in viaggi costieri (*near coastal voyages*) dovrà:
  - .1 avere non meno di 18 anni di età
  - .2 aver completato:
    - .2.1 uno speciale addestramento, includente un adeguato periodo di un appropriato periodo di imbarco come stabilito dall'Amministrazione, o
    - .2.2 un approvato periodo di imbarco nella sezione coperta di non meno di 36 mesi;
  - .3 soddisfare gli applicabili requisiti delle regole del capitolo IV, come appropriato, per svolgere i designati compiti (*duties*) radio in conformità con i Regolamenti Radio;
  - .4 aver completato una istruzione approvata e addestramento e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-II/3 del Codice STCW per ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi inferiori a 500 GT impegnate in viaggi costieri (*near coastal voyages*); e
  - .5 soddisfare lo standard di competenza specificato nel Codice STCW nella sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2, paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4, paragrafi da 1 a 3

## Comandante

- 5 Ogni comandante imbarcato su una nave navigante in mare inferiore a 500 GT impegnata in viaggi costieri (*near coastal voyages*) dovrà essere in possesso di un certificato di competenza.
- 6 Ogni candidato per la certificazione di comandante di una nave navigante in mare inferiore a 500 GT impegnata in viaggi costieri (*near coastal voyages*) dovrà:
  - .1 avere non meno di 20 anni di età
  - .2 avere un appropriato periodo di imbarco di non meno di 12 mesi quale ufficiale responsabile di una guardia di navigazione;
  - .3 avere completato una istruzione approvata e addestramento e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-II/3 del Codice STCW per comandanti di navi inferiori a 500 GT impegnate in viaggi costieri (*near coastal voyages*); e
  - .4 soddisfare lo standard di competenza specificato nel Codice STCW nella sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2, paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4, paragrafi da 1 a 3

## Esenzioni

- 7 L'Amministrazione, se considera che le dimensioni di una nave e le condizioni del suo viaggio sono tali da rendere l'applicazione di tutti i requisiti di questa regola e della sezione A-II/3 del Codice STCW irragionevoli o impraticabili, può in quella misura esentare il comandante e l'ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su tale nave o classi di navi da alcuni dei requisiti, tenendo in mente la sicurezza di tutte le navi che possono operare nelle stesse acque.

## Regola II/4

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comuni facenti parte di una guardia di navigazione\**

- 1 Ogni comune facente parte di una guardia di navigazione su una nave navigante in mare di GT 500 o superiore, diverso dal comune in addestramento e dai comuni i cui compiti (*duties*) mentre sono di guardia sono di natura non specialistica (*unskilled nature*), dovrà essere debitamente certificato per svolgere tali compiti.

\*Questi requisiti non sono quelli per la certificazione di marittimo qualificato (*Able Seaman*) come riportato nella Convenzione ILO, 1946 sulla certificazione di marittimo qualificato (*Able Seaman*), o qualsiasi successiva convenzione

- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 avere non meno di 16 anni di età
  - .2 avere completato:
    - .2.1 un approvato periodo di imbarco, includente non meno di 6 mesi di addestramento ed esperienza, o
    - .2.2 uno speciale addestramento, sia pre marinaro o a bordo di una nave, includendo un approvato periodo di imbarco che non dovrà essere inferiore a due mesi; e
  - .3 soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-II/4 del Codice STCW
- 3 Il periodo di imbarco, addestramento ed esperienza richiesto dai sotto paragrafi 2.2.1 e 2.2.2 dovranno essere associati con le mansioni (*functions*) della tenuta di guardia di navigazione e includere lo svolgimento di compiti (*duties*) svolti sotto la diretta supervisione del comandante, l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione o un comune qualificato

### **Regola II/5**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comuni quali marittimo abilitato\* di coperta (able seafarer deck) o*

- 1 Ogni marittimo abilitato di coperta (*able seafarer deck*) imbarcato su una nave navigante in mare di GT 500 o maggiore dovrà essere debitamente certificato
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 avere non meno di 18 anni di età
  - .2 soddisfare i requisiti per la certificazione come comune facente parte di una guardia di Navigazione
  - .3 pur essendo qualificato per imbarcare come comune facente parte di una guardia di navigazione, avere un periodo di navigazione approvato nella sezione coperta di:
    - .3.1 non meno di 18 mesi, o
    - .3.2 non meno di 12 mesi ed aver completato un addestramento approvato; e
  - .4 soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-II/5 del Codice STCW
- 3 Ogni Contraente dovrà comparare gli standards di competenza per marittimo abilitato (*Able Seafarer*) che esso richiede, per i certificati emessi prima del 1 Gennaio 2012 con quelli specificati nella sezione A-II/5 del Codice STCW, e dovrà determinare la necessità, se esiste, di richiedere a questo personale di aggiornare le proprie qualifiche

\* *able seaman deck = traduzione in italiano del termine è "marittimo abilitato di coperta" come riportato nel DM del 25 Luglio 2016 nr. 251*

- 4 Fino al 1 gennaio 2012, un Contraente che è anche Contraente della Convenzione ILO, 1946, (nr. 74) per la certificazione del marittimo abilitato (*able seaman*) può continuare a rilasciare, riconoscere e convalidare (*endorse*) certificati in conformità con le disposizioni della suddetta Convenzione.
- 5 Fino al 1 gennaio 2017, un Contraente che è anche Contraente della Convenzione ILO, 1946, (nr. 74) per la certificazione del marittimo abilitato (*able seaman*) può continuare a rinnovare e riconvalidare i certificati e le convalide (*endorsements*) in conformità con le disposizioni della suddetta Convenzione.
- 6 I marittimi possono essere considerati, dal Contraente, di aver soddisfatto i requisiti di questa regola, se sono stati imbarcati in una posizione pertinente nella sezione coperta per un periodo non inferiore a 12 mesi negli ultimi 60 mesi precedenti l'entrata in vigore, per quel Contraente, di questa regola.



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

### **CAPITOLO III** **Sezione Macchina**

#### **Regola III/1**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di macchina in un locale macchina presidiato o designati ufficiali di servizio (duty engineers) in un locale macchina periodicamente non presidiato*

- 1 Ogni ufficiale responsabile di una guardia di macchina in un locale macchina presidiato o designato ufficiale di servizio (*duty officer*) in un locale macchina periodicamente non presidiato a bordo di una nave navigante in mare mossa da un macchinario per la propulsione principale di 750KW di potenza di propulsione o più dovrà possedere un certificato di competenza.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 avere non meno di 18 anni di età
  - .2 avere completato un addestramento combinato di abilità (*skill*) di lavoro in officina e un approvato periodo di imbarco di non meno di 12 mesi, come parte di un programma approvato di addestramento che includa un addestramento a bordo che soddisfi i requisiti della sezione A-III/1 del Codice STCW ed è documentato in un quaderno di addestramento (*training record book*) approvato, o altrimenti avere completato un addestramento combinato di abilità (*skill*) di lavoro in officina e un periodo di imbarco approvato di non meno di 36 mesi di cui non meno di 30 mesi di imbarco nella sezione macchina.
  - .3 aver svolto, durante il richiesto periodo di imbarco, i compiti (*duties*) del servizio di guardia in macchina sotto la supervisione del direttore di macchina (*chief engineer officer*) o un ufficiale di macchina qualificato per un periodo non inferiore a sei mesi.
  - .4 aver completato una istruzione e addestramento approvati e soddisfare gli standards di competenza specificati nella sezione A-III/1 del Codice STCW; e
  - .5 soddisfare gli standards di competenza specificati nel Codice STCW nella sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2, paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4, paragrafi da 1 a 3 .

### **Regola III/2**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione dei direttori di macchina (chief engineer officers) e primi ufficiali di macchina (second engineer officers) su navi mosse da un macchinario per la propulsione principale di 3000 kW di potenza di propulsione o maggiore*

- 1 Ogni direttore di macchina (*chief engineer officer*) e primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*) su una nave navigante in mare mossa da un macchinario per la propulsione principale di 3000 kW di potenza di propulsione o maggiore dovrà possedere un certificato di competenza.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 soddisfare i requisiti per la certificazione di un ufficiale responsabile di una guardia di macchina su navi naviganti in mare mosse da un macchinario per la propulsione principale di 750 kW di potenza di propulsione o maggiore e avere un approvato periodo di imbarco in quella posizione (*capacity*)
    - .1.1 per la certificazione come primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*), non meno di 12 mesi come ufficiale qualificato di macchina, e
    - .1.2 per la certificazione come direttore di macchina (*chief engineer officer*), non meno di 36 mesi, tuttavia, questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se non meno di 12 mesi di tale periodo di imbarco è stato effettuato in qualità di primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*); e
  - .2 aver completato una istruzione e addestramento approvati e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-III/2 del Codice STCW

### **Regola III/3**

*Requisiti obbligatori per la certificazione dei direttori di macchina (chief engineer officers) e dei primi ufficiali di macchina (second engineer officers) su navi mosse da un macchinario per la propulsione principale tra i 750 kW e 3000 kW di potenza di propulsione*

- 1 Ogni direttore di macchina (*chief engineer officer*) e primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*) a bordo di una nave navigante in mare mossa da un macchinario per la propulsione principale tra i 750 kW e 3000 kW di potenza di propulsione dovrà possedere un certificato di competenza.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 soddisfare i requisiti per la certificazione come ufficiale responsabile di una guardia di macchina
    - .1.1 per la certificazione come primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*), avere non meno di 12 mesi di un approvato periodo di imbarco come allievo ufficiale di macchina (*assistant engineer officer*) o ufficiale di macchina, e
    - .1.2 per la certificazione come direttore di macchina (*chief engineer officer*), avere non meno di 24 mesi di approvato periodo di imbarco, di cui non meno di 12 mesi

dovrà essere stato svolto da qualificato ad imbarcare come primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*); e

.2 aver completato una istruzione e addestramento approvati e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-III/3 del Codice STCW.

.3 Ogni ufficiale di macchina che è qualificato ad imbarcare come primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*) su navi mosse da un macchinario di propulsione principale di 3000 kW di potenza di propulsione o maggiore può imbarcare come direttore di macchina (*chief engineer*) su navi mosse da un macchinario di propulsione principale di meno di 3000 kW di potenza di propulsione, purchè il certificato sia così convalidato (*endorsed*)

#### **Regola III/4**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comuni facenti parte di una guardia di macchina in locale macchina presidiato o designati a svolgere i compiti (duties) in un locale macchina periodicamente non presidiato.*

- 1 Ogni comune facente parte di una guardia di macchina in locale macchina presidiato o designati a svolgere i compiti (*duties*) in un locale macchina periodicamente non presidiato, a bordo di una nave navigante in mare mossa da un macchinario per la propulsione principale di 750 kW di potenza di propulsione o maggiore, diverso dai comuni in addestramento e comuni i cui compiti sono di natura non specializzata (*unskilled*), dovrà essere debitamente certificato per svolgere tali compiti.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 avere non meno di 16 anni
  - .2 aver completato:
    - .2.1 un approvato periodo di imbarco, comprendente non meno di 6 mesi di addestramento ed esperienza, o
    - .2.2 un addestramento speciale, sia pre marinaro o a bordo di nave, includente un approvato periodo di imbarco che non dovrà essere inferiore a due mesi; e
  - .3 soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-III/4 del Codice STCW
- 3 Il periodo di imbarco, addestramento ed esperienza richiesti dai sottoparagrafi 2.2.1 e 2.2.2 dovranno essere associati con le funzioni (*functions*) della tenuta della guardia di macchina e includere la prestazione di compiti (*duties*) svolti sotto la diretta supervisione di un ufficiale di macchina qualificato o un comune qualificato

### **Regola III/5**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comuni abilitati\* di macchina (able seafarer engine) in un locale macchina presidiato o designati a svolgere compiti (duties) in un locale macchina temporaneamente presidiato.*

- 1 Ogni marittimo abilitato di macchina (*able seafarer engine*) imbarcato su una nave navigante in mare, mossa da un macchinario di propulsione principale di 750 kW di potenza di propulsione o maggiore dovrà essere debitamente certificato.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 avere non meno di 18 anni
  - .2 soddisfare i requisiti per la certificazione quale comune facente parte di una guardia in un locale macchina presidiato o designato a svolgere i compiti in un locale macchina temporaneamente non presidiato;
  - .3 pur essendo qualificato per imbarcare quale comune facente parte di una guardia di macchina, avere un approvato periodo di imbarco nella sezione macchina di:
    - .3.1 non meno di 12 mesi, o
    - .3.2 non meno di 6 mesi e aver completato un addestramento approvato; e
  - .4 soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-III/5 del Codice STCW
- 3 Ogni Contraente dovrà comparare gli standards di competenza, che esso richiede ai comuni di macchina, per i certificati rilasciati prima del 1 Gennaio 2012 con quelli specificati per il certificato nella sezione A-III/5 del Codice STCW, e dovrà determinare la necessità, se esiste, di richiedere a quel personale di aggiornare le proprie qualifiche professionali.
- 4 I marittimi potranno essere considerati, dal Contraente, di aver soddisfatto i requisiti di questa regola se essi sono stati imbarcati in una pertinente posizione (*capacity*) nella sezione macchina per un periodo di non meno di 12 mesi entro gli ultimi 60 mesi precedenti l'entrata in vigore di questa regola per quel Contraente.

\* *able seaman engine* = traduzione in italiano del termine è “marittimo abilitato di macchina” come riportato nel DM del 25 Luglio 2016 nr. 251

### **Regola III/6**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione degli ufficiali elettrotecnici*

- 1 Ogni ufficiale elettrotecnico imbarcato su una nave navigante in mare mossa da un macchinario di propulsione principale di 750 kW di potenza di propulsione o maggiore, dovrà possedere un certificato di competenza.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:

- .1 avere non meno di 18 anni di età
  - .2 Aver completato non meno di 12 mesi di una combinazione di addestramento delle abilità (*skills*) di officina e un approvato periodo di imbarco di cui non meno di 6 mesi sarà un imbarco come parte di un approvato programma di addestramento che soddisfa i requisiti della sezione A-III/6 del Codice STCW ed è documentato in approvato quaderno di addestramento (*training record book*), o altrimenti non meno di 36 mesi di una combinazione di un approvato addestramento delle abilità (*skills*) di officina e un approvato periodo di imbarco, di cui non meno di 30 mesi saranno di imbarco nella sezione macchina; e
  - .3 aver completato una istruzione e addestramento approvati e soddisfare gli standards di competenza specificati nella sezione A-III/6 del Codice STCW; e
- 3 Ogni Contraente dovrà comparare gli standards di competenza, che esso richiede agli ufficiali elettrotecnici, per i certificati rilasciati prima del 1 Gennaio 2012 con quelli specificati per il certificato nella sezione A-III/6 del Codice STCW, e dovrà determinare la necessità, se esiste, di richiedere a quel personale di aggiornare le loro qualifiche.
  - 4 I marittimi potranno essere considerati, dal Contraente, di aver soddisfatto i requisiti di questa regola se essi sono stati imbarcati in una pertinente posizione (*capacity*) a bordo di una nave per un periodo di non meno di 12 mesi entro gli ultimi 60 mesi precedenti l'entrata in vigore di questa regola per quel Contraente e soddisfare la competenza specificata nella sezione A-III/6 del Codice STCW
  - 5 Nonostante i requisiti di cui sopra dei paragrafi da 1 a 4, una persona opportunamente qualificata può essere considerata da un Contraente capace di svolgere alcune funzioni (*functions*) della sezione A-III/6

### **Regola III/7**

#### *Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comune elettrotecnico*

- 1 Ogni comune elettrotecnico imbarcato su una nave navigante in mare mossa da un apparato di propulsione principale di 750 kW di potenza di propulsione o maggiore, dovrà essere debitamente certificato.
- 2 Ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 avere non meno di 18 anni di età
  - .2 avere:
    - .2.1 completato un periodo di imbarco approvato, comprendente non meno di 12 mesi di addestramento ed esperienza, o

- .2.2 completato un addestramento approvato, comprendente un periodo di imbarco approvato che non dovrà essere inferiore a 6 mesi; o
  - .2.3 qualificazioni che soddisfano le competenze tecniche della tavola A-III/7 e un periodo di imbarco approvato, che dovrà essere non inferiore a 3 mesi; e
- .3 soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-III/7 del Codice STCW
- 3 Ogni Contraente dovrà comparare gli standards di competenza, che esso richiede ai comuni elettrotecnici, per i certificati rilasciati prima 1 Gennaio 2012 con quelli specificati per il certificato nella sezione A-III/7 del Codice STCW, e dovrà determinare la necessità, se esiste, di richiedere a quel personale di aggiornare le proprie qualifiche.
  - 4 I marittimi potranno essere considerati, dal Contraente, di aver soddisfatto i requisiti di questa regola se essi sono stati imbarcati in una pertinente posizione (*capacity*) a bordo di una nave per un periodo di non meno di 12 mesi entro gli ultimi 60 mesi precedenti l'entrata in vigore di questa regola per quel Contraente e soddisfare la competenza specificata nella sezione A-III/7 del Codice STCW
  - 5 Nonostante i requisiti di cui sopra dei paragrafi da 1 a 4, una persona opportunamente qualificata può essere considerata da un Contraente capace (*able*) di svolgere alcune funzioni della sezione A-III/7



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## **CAPITOLO IV**

### **Radiocomunicazioni e radio operatori**

#### **Nota esplicativa**

Le disposizioni obbligatorie relative alla tenuta della guardia radio sono stabilite nei Regolamenti Radio e nella Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, 1974, (SOLAS) come emendata. Le disposizioni per la manutenzione radio sono enunciate nella Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, 1974, come emendata, e le linee guida adottate dall'Organizzazione\*

#### **Regola IV/1**

##### *Applicazione*

- 1 Eccetto quanto disposto nel paragrafo 2, le disposizioni di questo capitolo si applicano agli operatori radio sulle navi che utilizzano il sistema GMDSS, come prescritto dalla Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare 1974, come emendata
- 2 Agli operatori radio su navi a cui non è richiesto di conformarsi con le disposizioni sul GMDSS del capitolo IV della convenzione SOLAS, non è richiesto di soddisfare le disposizioni di questo capitolo. Tuttavia, agli operatori radio di queste navi è richiesto di conformarsi ai Regolamenti Radio. L'Amministrazione garantirà che gli appropriati certificati, come prescritto dai Regolamenti Radio, sono rilasciati o riconosciuti considerando tali operatori

\* Riferirsi alle linee guida per la manutenzione radio per il sistema GMDSS relativo alle aree marine A3 e A4 adottate dall'Organizzazione con la risoluzione A.702 (17) come emendata

## **Regola IV/2**

### *Requisiti minimi obbligatori per la certificazione degli operatori radio GMDSS*

- 1 Ogni persona responsabile di svolgere i compiti (*duties*) radio su una nave a cui è richiesto di partecipare al GMDSS dovrà possedere un appropriato certificato relativo al GMDSS, rilasciato o riconosciuto dall'Amministrazione secondo le disposizioni dei Regolamenti Radio.
- 2 In aggiunta, ogni candidato per la certificazione di competenza secondo questa regola per il servizio a bordo di una nave, alla quale è richiesto dalla Convenzione SOLAS 1974, come emendata, di avere una installazione radio, dovrà:
  - .1 avere non meno di 18 anni di età
  - .2 aver completato una approvata istruzione e addestramento e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-IV/2 del Codice STCW

## CAPITOLO V

### Requisiti di addestramento speciali per il personale imbarcato su determinati tipi di navi

#### Regola V/1-1

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e le qualificazioni di comandanti, ufficiali e comuni imbarcati su navi petroliere e chimichiere (oil and chemical tankers)*

- 1 Gli ufficiali e i comuni assegnati a specifici compiti (*duties*) e responsabilità relative al carico o all'attrezzatura di carico sulle navi petroliere e chimichiere, dovranno possedere un certificato di addestramento basico per le operazioni di carico delle navi petroliere (*oil tankers*) e chimichiere (*chemical tankers*).
- 2 Ogni candidato per un certificato di addestramento basico per le operazioni di carico delle navi petroliere e chimichiere dovrà aver completato un addestramento basico di sicurezza in conformità con le disposizioni della sezione A-VI/1 del Codice STCW e dovrà aver completato:
  - .1 almeno tre mesi di approvato periodo di imbarco su navi petroliere o chimichiere e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-V/1-1, paragrafo 1 del Codice STCW; o
  - .2 un approvato addestramento basico per le operazioni di carico delle navi petroliere e chimichiere e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-V/1-1, paragrafo 1 del Codice STCW
- 3 Comandanti, direttori di macchina (*chief engineer officers*), primi ufficiali, primi ufficiali di macchina (*second engineer officers*) e qualsiasi persona con una diretta responsabilità per l'imbarco, sbarco, cura durante il trasporto, movimentazione del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni relative al carico sulle navi petroliere dovrà possedere un certificato in addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi petroliere.
- 4 Ogni candidato per un certificato in addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi petroliere dovrà:
  - .1 soddisfare i requisiti per la certificazione in addestramento basico per le operazioni di carico delle navi petroliere e chimichiere
  - .2 pur essendo qualificato per la certificazione in addestramento basico per le operazioni di carico delle navi petroliere e chimichiere, avere:
    - .2.1 almeno tre mesi di imbarco approvato sulle navi petroliere; o

- .2.2 almeno un mese di addestramento approvato a bordo di navi petroliere nella posizione (*capacity*) di soprannumero che includa almeno tre operazioni di caricazione e tre di scarica e documentate in un approvato quaderno di addestramento (*training record book*), tenendo conto della guida nella sezione B-V/1; e
  - .3 aver completato un approvato addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi petroliere e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-V/1-1, paragrafo 2 del Codice STCW.
- 5 Comandanti, direttori di macchina (*chief engineer officers*), primi ufficiali, primi ufficiali di macchina (*second engineer officers*) e qualsiasi persona con una diretta responsabilità per l'imbarco, sbarco, cura durante il trasporto, movimentazione del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni relative al carico sulle navi chimichiere dovrà possedere un certificato in addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi chimichiere.
- 6 Ogni candidato per un certificato in addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi chimichiere dovrà:
- .1 soddisfare i requisiti per la certificazione in addestramento basico per le operazioni di carico delle navi petroliere e chimichiere; e
  - .2 pur essendo qualificato per la certificazione in addestramento basico per le operazioni di carico delle navi petroliere e chimichiere, avere:
    - .2.1 almeno tre mesi di imbarco approvato sulle navi chimichiere; o
    - .2.2 almeno un mese di addestramento approvato a bordo di navi chimichiere nella posizione (*capacity*) di soprannumero che includa almeno tre operazioni di caricazione e tre di scarica e documentate in un approvato quaderno di addestramento (*training record book*), tenendo conto della guida riportata nella sezione B-V/1; e
  - .3 aver completato un approvato addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi chimichiere e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-V/1-1, paragrafo 3 del Codice STCW
- 7 Le Amministrazioni dovranno garantire che un certificato di perizia (*proficiency*) sia rilasciato ai marittimi, che sono qualificati in conformità dei paragrafi 2, 4 o 6 come appropriato, o che un esistente certificato di competenza o certificato di perizia (*proficiency*) sia debitamente convalidato (*endorsed*)

### **Regola V/1-2**

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e le qualificazioni di comandanti, ufficiali e comuni su navi gasiere (liquefied gas tankers)*

- 1 Gli ufficiali e i comuni assegnati a specifici compiti (*duties*) e responsabilità relative al carico o all'attrezzatura di carico sulle navi gasiere, dovranno possedere un certificato di addestramento basico per le operazioni di carico delle navi gasiere.

- 2 Ogni candidato per un certificato di addestramento basico per le operazioni di carico delle navi gasiere dovrà aver completato un addestramento basico di sicurezza in conformità con le disposizioni della sezione A-VI/1 del Codice STCW e dovrà aver completato:
  - .1 almeno tre mesi di approvato periodo di imbarco su navi gasiere e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-V/1-2, paragrafo 1 del Codice STCW; o
  - .2 un approvato addestramento basico per le operazioni di carico delle navi gasiere e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-V/1-2, paragrafo 1 del Codice STCW
- 3 Comandanti, direttori di macchina (*chief engineer officers*), primi ufficiali, primi ufficiali di macchina (*second engineer officers*) e qualsiasi persona con una diretta responsabilità per l'imbarco, sbarco, cura durante il trasporto, movimentazione del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni relative al carico sulle navi gasiere dovrà possedere un certificato in addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi gasiere.
- 4 Ogni candidato per un certificato in addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi gasiere (*liquefied gas tankers*) dovrà:
  - .1 soddisfare i requisiti per la certificazione in addestramento basico per le operazioni di carico delle navi gasiere; e
  - .2 pur essendo qualificato per la certificazione in addestramento basico per le operazioni di carico delle navi gasiere, avere:
    - .2.1 almeno tre mesi di imbarco approvato sulle navi gasiere; o
    - .2.2 almeno un mese di addestramento approvato a bordo di navi gasiere nella posizione (*capacity*) di soprannumero che includa almeno tre operazioni di caricazione e tre di scarica e sono documentate in un approvato quaderno di addestramento (*training record book*), tenendo conto della guida riportata nella sezione B-V/1; e
  - .3 aver completato un approvato addestramento avanzato per le operazioni di carico delle navi gasiere e soddisfare la competenza standard specificata nella sezione A-V/1-2, paragrafo 2 del Codice STCW
- 5 Le Amministrazioni garantiranno che un certificato di perizia (*proficiency*) sia rilasciato ai marittimi, che sono qualificati in conformità dei paragrafi 2 o 4 come appropriato, o che un esistente certificato di competenza o certificato di perizia (*proficiency*) sia debitamente convalidato (*endorsed*)

### **Regola V/2**

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e le qualificazioni di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale imbarcato sulle navi passeggeri*

- 1 Questa regola si applica a comandanti, ufficiali, comuni e altro personale in servizio (*serving*) a bordo di navi passeggeri impegnate in viaggi internazionali. Le Amministrazioni determineranno l'applicabilità di questi requisiti al personale in servizio (*serving*) su navi passeggeri impegnate in viaggi nazionali (*domestic voyages*)

- 2 Prima di essere assegnate alle funzioni di bordo, tutte le persone che prestano servizio su una nave da passeggeri devono soddisfare i requisiti della sezione A-VI / 1, paragrafo 1 del codice SCTW
- 3 Comandanti ,ufficiali, comuni e altro personale che prestano servizio a bordo di navi passeggeri devono completare la formazione e familiarizzazione richiesta dai paragrafi da 5 a 9 qui di seguito, in base alla loro capacità, doveri e responsabilità
- 4 Comandanti, ufficiali, comuni e gli altri membri del personale, che devono essere formati conformemente ai paragrafi da 7 a 9, devono, a intervalli non superiori a cinque anni, svolgere un adeguato addestramento di aggiornamento o essere tenuti a fornire la prova di aver raggiunto il livello richiesto di competenza nei cinque anni precedenti.
- 5 Il personale che presta servizio a bordo di navi passeggeri deve completare la familiarizzazione di emergenza (a bordo ) della nave passeggeri in base alle proprie capacità, ai propri doveri e alle proprie responsabilità, come specificato nella sezione A-V / 2, paragrafo 1, del codice STCW
- 6 Il personale che fornisce un servizio diretto ai passeggeri negli spazi passeggeri a bordo delle navi passeggeri dovrà aver completato l'addestramento di sicurezza specificato nella sezione A-V/2, paragrafo 2 del Codice STCW
- 7 Comandanti, ufficiali, comuni qualificati secondo i capitoli II, III e VII e altro personale designati dal ruolo di emergenza (*muster list*) di assistere i passeggeri nelle situazioni di emergenza a bordo delle navi passeggeri dovrà aver completato l'approvato addestramento sulla gestione della folla sulle navi passeggeri, come specificato nella sezione A-V/2, paragrafo 3 del Codice STCW
- 8 Comandanti, direttori di macchina (*chief engineer officers*), primi ufficiali di coperta, primi ufficiali di macchina (*second engineer officers*) ed ogni altra persona designati dal ruolo di emergenza (*muster list*) di assistere i passeggeri nelle situazioni di emergenza a bordo delle navi passeggeri dovrà aver completato l'approvato addestramento sulla gestione delle crisi e compartimento umano sulle navi passeggeri, come specificato nella sezione A-V/2, paragrafo 4 del Codice STCW
- 9 I comandanti, direttori di macchina (*chief engineer officers*), primi ufficiali di coperta, primi ufficiali di macchina (*second engineer officers*) ed ogni persona assegnata alla diretta responsabilità di imbarcare e sbarcare i passeggeri, caricare, scaricare o rizzare il carico, chiusura delle aperture a scafo a bordo delle navi passeggeri ro-ro dovranno avere completato l'approvato addestramento sulla sicurezza dei passeggeri, sicurezza del carico e integrità dello scafo come specificato nella sezione A-V/2 paragrafo 5 del Codice STCW
- 10 Le Amministrazioni garantiranno che l'evidenza documentale dell'addestramento che è stato completato sia rilasciata ad ogni persona trovata qualificata secondo le disposizioni dei paragrafi da 6 a 9 di questa regola

## Regola V/3

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e la qualificazione di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale sulle navi soggette al Codice IGF ( NdT: International Code for Ships using Gases and other Low Flashpoint Fuels)*

- 1 Questa regola si applica ai comandanti, ufficiali, comuni e altro personale imbarcato su navi soggette al Codice IGF
- 2 Prima di essere assegnati ai compiti (*duties*) di bordo su navi soggette al Codice IGF, i marittimi dovranno avere completato l'addestramento richiesto da paragrafi da 4 a 9 sottoriportati, secondo il loro grado (*capacity*), compiti (*duties*) e responsabilità.
- 3 Tutti i marittimi imbarcati su navi soggette al Codice IGF dovranno, prima di essere assegnati ai compiti di bordo, ricevere una appropriata e specifica familiarizzazione della nave e delle attrezzature come specificato nella regola I/14, paragrafo 1.5
- 4 I marittimi responsabili per designati compiti di sicurezza (*safety*) associati con la cura, uso o risposta ad una emergenza al combustibile (*fuel*) a bordo di navi soggette al Codice IGF dovranno essere in possesso di un certificato di addestramento basico per servire a bordo di navi soggette al Codice IGF.
- 5 Ogni candidato per un certificato di addestramento basico per imbarcare su navi soggette al Codice IGF dovranno avere completato l'addestramento basico in conformità con le disposizioni della sezione A-V/3, paragrafo 1 del Codice STCW.
- 6 I marittimi responsabili per designati compiti di sicurezza (*safety*) associati con la cura, uso o risposta ad una emergenza al combustibile (*fuel*) a bordo di navi soggette al Codice IGF che sono stati qualificati e certificati secondo la regola V/1-2, paragrafi da 2 a 5, o la regola V/1-2, paragrafi 4 e 5 per le navi gasiere (*liquified gas tankers*), devono essere considerati di aver soddisfatto i requisiti specificati nella sezione A-V/3, paragrafo 1, per l'addestramento basico necessario per imbarcare su navi soggette al Codice IGF.
- 7 Comandanti, ufficiali di macchina e tutto il personale con diretta responsabilità per la cura e l'uso di combustibili (*fuels*) e impianti di combustibile su navi soggette al Codice IGF dovranno possedere un certificato di addestramento avanzato per imbarcare su navi soggette al Codice IGF.
- 8 Ogni candidato per un certificato di addestramento avanzato per imbarcare su navi soggette al Codice IGF, pur avendo il Certificato di Perizia (*Certificate of Proficiency*) descritto nel paragrafo 4, dovrà avere:
  - .1 Completato l'approvato addestramento avanzato per imbarcare su navi soggette al Codice IGF e soddisfare lo standard di competenza come specificato nella sezione A-V/3, paragrafo 2 del Codice STCW; e
  - .2 Completato almeno un meso di imbarco approvato che includa almeno tre operazioni di rifornimento (*bunkering operations*) a bordo di navi soggette al Codice IGF. Due di queste tre operazioni di rifornimento possono essere sostituite da un approvato addestramento al simulatore sulle operazioni di rifornimento come parte dell'addestramento riportato nel paragrafo 8.1 di cui sopra.

- 9 Comandanti, ufficiali di macchina ed ogni persona con diretta responsabilità per la cura e l'uso di combustibili (*fuels*) su navi soggette al Codice IGF che sono stati qualificati e certificati secondo gli standard di competenza specificati nella sezione A-V/1-2, paragrafo 2 per imbarcare sulle gasiere devono essere considerati di aver soddisfatto i requisiti specificati nella sezione A-V/3, paragrafo 2 per l'addestramento avanzato per navi soggette al Codice IGF, purchè essi abbiano anche:
- .1 Soddisfare i requisiti del paragrafo 6; e
  - .2 Soddisfare i requisiti di rifornimento del paragrafo 8.2 o aver partecipato alla conduzione di tre operazioni di carico a bordo di navi gasiere; e
  - .3 Aver completato un periodo d'imbarco di tre mesi nei precedenti 5 anni a bordo:
    - .1 Navi soggette al Codice IGF
    - .2 Petroliere trasportanti come carico, combustibili soggetti al Codice IGF; o
    - .3 Navi che usano gas o combustibili a basso punto di infiammabilità come combustibile
- 10 Ogni Contraente dovrà comparare gli standard di competenza che sono richiesti a persone imbarcate su navi che usano gas come combustibile (*gas fuelled*) prima del 1 Gennaio 2017 con gli standard di competenza della Sezione A-V/3 del Codice STCW, e dovrà determinare la necessità, se esistente, di richiedere a questo personale di aggiornare le loro qualifiche.
- 11 Le Amministrazioni dovranno garantire che un Certificato di Perizia (*Certificate of Proficiency*) sia rilasciato ai marittimi che sono qualificati secondo i paragrafi 4 o 7, come appropriato.
- 12 I marittimi in possesso del Certificato di Perizia (*Certificate of Proficiency*) rilasciato secondo i paragrafi 4 o 7, dovranno ad intervalli non inferiori ai cinque anni, effettuare un appropriato corso di rinfrescamento (*refresher training*) o sarà loro richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza durante i precedenti cinque anni.

#### **Regola V/4**

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e la qualificazione dei comandanti e degli ufficiali delle navi che operano nelle acque polari.*

1. Comandanti, primi ufficiali e ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi che operano in acque polari, devono essere in possesso di un certificato di addestramento base per le navi che operano in acque polari, come richiesto dal Polar Code.
2. Ogni candidato per un certificato di addestramento base per le navi che operano nelle acque polari dovrà aver completato un approvato addestramento di base per le navi che operano nelle acque polari e soddisfare lo standard di competenza specificato nella Sezione A-V/4, paragrafo 1, del Codice STCW.
3. Comandanti e primi ufficiali (imbarcati) su navi che operano nelle acque polari, dovranno essere in possesso di un certificato di addestramento avanzato per le navi che operano in acque polari, come richiesto dal Polar Code.
4. Ogni candidato candidato per un certificato di addestramento avanzato per navi che operano in acque polari, dovrà

- .1 soddisfare i requisiti per la certificazione in addestramento basico per le navi nelle acque polari.
  - .2 avere almento due (2) mesi di imbarco approvato nella sezione coperta, a livello manageriale o mentre espleta i compiti di tenuta della guardia, a livello operativo, in acque polari o di un equivalente periodo d'imbarco approvato; e
  - .3 avere completato un addestramento avanzato per navi che operano in acque polari e soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-V/4, paragrafo 2 del Codice STCW.
5. Le Amministrazioni garantiranno che un Certificato di Perizia (*Certificate of Proficiency*) sia rilasciato ai marittimi che sono qualificati secondo i paragrafi 2 o 4, come appropriato.

#### *Disposizioni transitorie*

6. Fino al 1 Luglio 2020, i marittimi che hanno iniziato un approvato periodo d'imbarco in acque polari prima del 1 Luglio 2018 dovrebbero essere capaci di stabilire che essi soddisfano i requisiti del paragrafo 2, mediante:
- .1 aver completato un periodo d'imbarco approvato a bordo di una nave che opera in acque polari o un equivalente periodo d'imbarco approvato, svolgendo le funzioni (*duties*) nella sezione coperta, a livello operativo o manageriale, per un periodo di almeno tre mesi in totale, durante i precedenti cinque anni; o
  - .2 aver completato con successo un corso di addestramento che soddisfi le linee guida stabilite dall'Organizzazione per le navi che operano in acque polari\*
7. Fino al 1 Luglio 2020, i marittimi che hanno iniziato un approvato periodo d'imbarco in acque polari, prima del 1 Luglio 2018 dovrebbero essere capaci di stabilire che essi soddisfano i requisiti del paragrafo 4, mediante:
- .1 aver completato un periodo d'imbarco approvato a bordo di una nave che opera in acque polari o un equivalente periodo d'imbarco approvato, svolgendo le funzioni (*duties*) nella sezione coperta, a livello operativo o manageriale, per un periodo di almeno tre mesi in totale, durante i precedenti cinque anni; o
  - .2 aver completato con successo un corso di addestramento che soddisfi le linee guida stabilite dall'Organizzazione per le navi che operano in acque polari\* ed aver completato un periodo d'imbarco approvato a bordo di una nave che opera in acque polari o un equivalente periodo d'imbarco approvato, svolgendo le funzioni (*duties*) nella sezione coperta, a livello manageriale, per un periodo di almeno due mesi in totale, durante i precedenti cinque anni

- Riferirsi alla sezione B-V/g del Codice STCW

## CAPITOLO VI

### **Funzioni (*functions*) di emergenza, sicurezza sul lavoro (*occupational safety*), sicurezza (*security*), assistenza medica (*medical care*) e sopravvivenza**

#### **Regola VI/1**

*Requisiti minimi obbligatori per la familiarizzazione di sicurezza (*safety*), addestramento basico e istruzioni per tutti i marittimi*

- 1 I marittimi dovranno ricevere una familiarizzazione di sicurezza (*safety*) e un addestramento basico o istruzione in conformità con la sezione A-VI/1 del Codice STCW e dovrà soddisfare l'appropriato standard di competenza ivi specificato
- 2 Dove l'addestramento basico non è incluso nella qualifica professionale per il certificato che deve essere rilasciato, un certificato di perizia (*proficiency*) dovrà essere rilasciato indicante che il possessore ha seguito il corso di addestramento basico

#### **Regola VI/2**

*Requisiti minimi obbligatori per il rilascio dei certificati di perizia (*proficiency*) sui mezzi di salvataggio, battelli di emergenza (*rescue boats*) e battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*)*

- 1 Ogni candidato per un certificato di perizia (*proficiency*) sui mezzi di salvataggio e battelli di emergenza (*rescue boats*) diversi dai battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*) dovrà:
  - .1 avere non meno di 18 anni di età
  - .2 avere un periodo di imbarco approvato di non meno di 12 mesi o aver seguito un corso di addestramento approvato e avere un periodo di imbarco approvato di non meno di sei mesi; e
  - .3 soddisfare lo standard di competenza per i certificati di perizia (*proficiency*) sui mezzi di Salvataggio (*survival crafts*) e battelli di emergenza (*rescue boats*) riportati nella sezione A-VI/2, paragrafi da 1 a 4 del Codice STCW
- 2 Ogni candidato per un certificato di perizia (*proficiency*) per i battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*) dovrà:
  - .1 essere possessore di un certificato di perizia (*proficiency*) sui mezzi di salvataggio (*survival crafts*) e battelli di emergenza (*rescue boats*) diversi dai battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*);

- .2 aver seguito un corso di addestramento approvato; e
- .3 soddisfare lo standard di competenza per i certificati di perizia (*proficiency*) per i battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*) riportati nella sezione A-VI/2, paragrafi da 7 a 10 del Codice STCW.

### **Regola VI/3**

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento nella lotta antincendio avanzata*

- 1 I marittimi designati a controllare le operazioni di lotta antincendio dovranno aver completato con successo un addestramento avanzato sulle tecniche di lotta antincendio con particolare enfasi sull'organizzazione, tattiche e comando, in conformità con le disposizioni della sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4 del Codice STCW e dovranno soddisfare lo standard di competenza ivi specificato.
- 2 Dove l'addestramento nella lotta antincendio avanzata non è incluso nelle qualifiche professionali per il certificato che deve essere rilasciato, un certificato di perizia (*proficiency*) dovrà essere rilasciato indicando che il possessore ha seguito un corso di addestramento nella lotta antincendio avanzata

### **Regola VI/4**

*Requisiti minimi obbligatori relativi al primo soccorso sanitario (medical first aid) e all'assistenza medica (medical care)*

- 1 I marittimi designati a fornire il primo soccorso sanitario a bordo delle navi dovranno soddisfare lo standard di competenza in primo soccorso sanitario specificato nella sezione A-VI/4, paragrafi da 1 a 3, del Codice STCW.
- 2 I marittimi designati ad avere la responsabilità dell'assistenza medica a bordo delle navi dovranno soddisfare lo standard di competenza in assistenza medica a bordo delle navi specificato nella sezione A-VI/4, paragrafi da 4 a 6, del Codice STCW.
- 3 Dove l'addestramento nel primo soccorso sanitario o assistenza medica non è incluso nelle qualifiche professionali per il certificato che deve essere rilasciato, un certificato di perizia (*proficiency*) dovrà essere rilasciato indicando che il possessore ha seguito un corso di addestramento nel primo soccorso sanitario o nell'assistenza medica

### **Regola VI/5**

*Requisiti minimi obbligatori per il rilascio di certificati di perizia (proficiency) per ufficiali alla sicurezza di bordo (ship security officers)*

- 1 Ogni candidato per il certificato di perizia (*proficiency*) come ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*) dovrà:
  - .1 avere un approvato periodo di imbarco non inferiore a 12 mesi o appropriato periodo di imbarco e conoscenza delle operazioni nave; e

- .2 soddisfare lo standard di competenza per la certificazione di perizia (*proficiency*) come ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*), riportato nella sezione A-VI/5, paragrafi da 1 a 4, del Codice STCW.
- 2 Le Amministrazioni garantiranno che a ogni persona trovata qualificata secondo le disposizioni di questa regola sarà rilasciato un certificato di perizia (*proficiency*)

### **Regola VI/6**

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e le istruzioni relative alla sicurezza (security) per tutti i marittimi*

- 1 I marittimi dovranno ricevere una familiarizzazione relativa alla sicurezza (*security*) e un addestramento di consapevolezza della sicurezza (*security awareness*) o istruzioni in conformità con la sezione A-VI/6, paragrafi da 1 a 4 del Codice STCW e dovranno soddisfare l'appropriato standard di competenza ivi specificato.
- 2 Dove l'addestramento di consapevolezza della sicurezza (*security awareness*) non è incluso nella qualifica professionale per il certificato che deve essere rilasciato, un certificato di perizia (*proficiency*) sarà rilasciato indicando che il possessore ha seguito il corso di addestramento di consapevolezza della sicurezza (*security awareness*).
- 3 Ogni Contraente dovrà comparare l'addestramento relativo alla sicurezza o istruzioni che esso richiede ai marittimi che hanno o che possono documentare le qualifiche professionali prima dell'entrata in vigore di questa regola, con quelli specificati nella sezione A-VI/6, paragrafo 4 del Codice STCW, e dovrà determinare il bisogno di richiedere a questi marittimi di aggiornare le proprie qualifiche professionali

### **Marittimi con designati compiti (*duties*) di sicurezza (*security*)**

- 4 I marittimi con designati compiti (*duties*) di sicurezza (*security*) dovranno soddisfare lo standard di competenza specificato nella sezione A-VI/6, paragrafi da 6 a 8 del Codice STCW
- 5 Dove l'addestramento nei designati compiti di sicurezza (*security*) non è incluso nelle qualifiche professionali per il certificato che deve essere rilasciato, un certificato di perizia (*proficiency*) dovrà essere rilasciato indicando che il possessore ha seguito un corso di addestramento per i designati compiti di sicurezza
- 6 Ogni Contraente dovrà comparare gli standard di addestramento sulla sicurezza (*security*) richiesti ai marittimi che hanno o che possono documentare le qualifiche professionali prima dell'entrata in vigore di questa regola, con quelli specificati nella sezione A-VI/6, paragrafo 8 del Codice STCW, e dovrà determinare il bisogno di richiedere a questi marittimi di aggiornare le proprie qualifiche professionali



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## CAPITOLO VII Certificazione alternativa

### Regola VII/1

#### *Rilascio di certificati alternativi*

- 1 Nonostante i requisiti per la certificazione stabiliti nei capitoli II e III di questo allegato, i Contraenti possono decidere di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati diversi da quelli menzionati nelle regole di quei capitoli, purchè:
  - .1 le funzioni (*functions*) associate e i livelli di responsabilità che devono essere dichiarati sui certificati e nelle convalide (*endorsement*) sono selezionati da e identici a quelli riportati nelle sezioni A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5, e A-IV/2 del Codice STCW
  - .2 i candidati abbiano completato una approvata istruzione e addestramento e soddisfano i requisiti degli standards di competenza, prescritti nelle pertinenti sezioni del Codice STCW ed enunciati nella sezione A-VII/1 di questo Codice, per le funzioni (*functions*) e i livelli che devono essere dichiarati sui certificati e sulle convalide (*endorsements*)
  - .3 i candidati abbiano completato il periodo di imbarco appropriato alla prestazione delle funzioni (*functions*) e ai livelli che sono stati dichiarati sul certificato. La durata minima del periodo di imbarco dovrà essere equivalente alla durata del periodo di imbarco prescritto nei capitoli II e III di questo allegato. Tuttavia, la durata minima del periodo di imbarco non dovrà essere inferiore a quella prescritta nella sezione A-VII/2 del Codice STCW
  - .4 i candidati per la certificazione che devono svolgere la funzione (*function*) di navigazione a livello operativo dovranno soddisfare i requisiti applicabili delle regole del capitolo IV, come appropriato, per svolgere i designati compiti (*duties*) radio in conformità con i Regolamenti Radio; e
  - .5 i certificati sono rilasciati in conformità con i requisiti della regola I/2 e le disposizioni enunciate nel capitolo VII del Codice STCW.
- 2 Nessun certificato sarà rilasciato secondo questo capitolo a meno che il Contraente non abbia informato l'Organizzazione conformemente all'articolo IV e alla regola I/7

### Regola VII/2

#### *Certificazione dei marittimi*

- 1 Ogni marittimo che svolge qualsiasi funzione (*function*) o gruppo di mansioni specificati nelle tavole A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 o A-II/5 del capitolo II o nelle tavole A-III/1,

A-III/2, A-III/3, A-III/4, o A-III/5 del capitolo III o A-IV/2 del capitolo IV del Codice STCW dovrà essere in possesso di un certificato di competenza o certificato di perizia (*proficiency*), come applicabile.

### **Regola VII/3**

*Principi che regolano il rilascio di certificati alternativi*

- 1 Ogni Contraente che decide di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati alternativi dovrà garantire che i seguenti principi sono osservati:
  - .1 nessun sistema di certificazione alternativa sarà messo in vigore a meno che esso non garantisca un grado di sicurezza in mare ed abbia un effetto preventivo nei riguardi dell'inquinamento come minimo equivalente a quelli forniti dagli altri capitoli; e
  - .2 qualsiasi disposizione per la certificazione alternativa rilasciata secondo questo capitolo dovrà prevedere l'intercambiabilità dei certificati con quelli rilasciati secondo gli altri capitoli
- 2 Il principio di intercambiabilità del paragrafo 1 dovrà garantire che:
  - .1 i marittimi certificati secondo le disposizioni dei capitoli II e/o III e quelli certificati secondo il capitolo VII sono in grado (*able*) di imbarcare su navi che hanno sia l'organizzazione di bordo tradizionale o altre forme di organizzazione; e
  - .2 i marittimi non sono addestrati per le specifiche disposizioni di bordo in modo tale che sarebbero menomati nella loro capacità (*ability*) di portare la loro abilità (*skills*) altrove.
- 3 Ne rilasciare un qualsiasi certificato secondo le disposizioni questo capitolo i seguenti principi dovranno essere presi in considerazione:
  - .1 il rilascio di un certificato alternativo non dovrà essere usato per:
    - .1.1 ridurre il numero dell'equipaggio a bordo
    - .1.2 abbassare l'integrità della professione o "de-abilitare" (*de-skill*) i marittimi
    - .1.3 giustificare l'assegnazione di un insieme di compiti degli ufficiali di guardia di coperta o di macchina al possessore di un singolo certificato durante una qualsiasi particolare guardia; e
  - .2 la persona in comando sarà designata come comandante; la posizione legale e l'autorità del comandante e degli altri non dovrà essere negativamente influenzata dalla messa in vigore di qualsiasi disposizione di certificazione alternativa
- 4 I principi contenuti nei paragrafi 1 e 2 di questa regola dovranno garantire che la competenza sia degli ufficiali di coperta che di macchina sia mantenuta



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## CAPITOLO VIII Tenuta della guardia

### Regola VIII/1

*Idoneità di servizio (fitness for duty)*

- 1 Ogni Amministrazione con lo scopo di prevenire l'affaticamento dovrà :
  - .1 stabilire e imporre periodi di riposo per il personale di guardia e quelli i cui compiti (*duties*) interessano compiti designati di sicurezza (*safety*), prevenzione dell'inquinamento e di sicurezza (*security*) in conformità con le disposizioni della sezione A-VIII/1 del Codice STCW; e
  - .2 richiedere che i sistemi di guardia siano organizzati in modo tale che l'efficienza di tutto il personale di guardia non sia menomata dalla fatica e che i compiti (*duties*) sono organizzati in maniera tale che la prima guardia all'inizio del viaggio e le seguenti guardie rilevanti siano sufficientemente riposaste o altrimenti idonee per il compito (*duty*)
- 2 Ogni Amministrazione, allo scopo di prevenire l'abuso di alcol e droga, dovrà garantire che adeguate misure sono state stabilite in conformità con le disposizioni della sezione A-VIII/1 tenendo conto, nel frattempo, della guida data nella sezione B-VIII/1 del Codice STCW

### Regola VIII/2

*Disposizioni per la tenuta della guardia e principi che devono essere osservati*

- 1 Le Amministrazioni dovranno dirigere l'attenzione delle compagnie, comandanti, direttori di macchina (*chief engineer officers*) e tutto il personale di guardia sui requisiti, principi e guide, enunciate nel Codice STCW, che dovranno essere osservate per garantire che una continua e sicura guardia o guardie, appropriata alle prevalenti circostanze e condizioni, siano mantenute su tutte le navi naviganti in mare in ogni momento
- 2 Le Amministrazioni richiederanno ai comandanti di ogni nave di garantire che le disposizioni per la tenuta della guardia siano adeguate per il mantenimento di una sicura guardia o guardie, tenendo in conto delle prevalenti circostanze e condizioni e che, sotto la direzione generale del comandante:
  - .1 gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione sono responsabili di far navigare in sicurezza la nave durante il loro periodo di guardia, (*duty*) quando essi saranno fisicamente presenti, in ogni momento, sul ponte di comando o in luogo direttamente associato, come la sala nautica o il locale controllo dal ponte (*bridge control room*)
  - .2 gli operatori radio sono responsabili del mantenimento di una continua guardia radio sulle frequenze appropriate durante il loro periodo di guardia (*duty*)
  - .3 gli ufficiali responsabili di una guardia di macchina, come definita nel Codice STCW e

sotto la direzione del direttore di macchina (*chief engineer officer*) dovranno essere immediatamente disponibili e su chiamata per intervenire negli spazi macchina e, quando richiesto, dovranno essere fisicamente presenti negli spazi di macchina durante il loro periodo di responsabilità

- .4 una appropriata ed efficace guardia o guardie sono mantenute con lo scopo della sicurezza in ogni momento, mentre la nave è all'ancora o ormeggiata e, se la nave trasporta carichi rischiosi, l'organizzazione di tale guardia o guardie terrà pieno conto della natura, quantità, imballaggio e stivaggio del carico rischioso e di ogni speciale condizione prevalente a bordo, in mare o a terra; e
- .5 come applicabile, una appropriata ed efficace guardia o guardie sono mantenute per lo scopo della sicurezza (*security*)

## **Allegato 3 all'Atto Finale della Conferenza STCW 2010**

### Risoluzione 3

#### **Espressione di apprezzamento al Governo ospitante**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

NOTANDO con apprezzamento il cortese invito del Governo delle Filippine all'Organizzazione Marittima Internazionale di tenere la Conferenza Internazionale per adottare gli emendamenti alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i Marittimi, 1978 e il Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i Marittimi.

RICONOSCENDO il generoso contributo finanziario e in natura e l'eccellenti sistemazioni fatte dal Governo delle Filippine per la Conferenza, come pure l'ospitalità, le cortesie e altre comodità concesse ai Partecipanti alla Conferenza.

- 1 ESPRIME la sua profonda gratitudine e ringrazia il Governo e il Popolo delle Filippine per il loro prezioso contributo al successo della Conferenza;
- 2 DECIDE il suo grato riconoscimento di questo contributo, per designare gli emendamenti adottati dalla Conferenza, come

“gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i marittimi, 1978”

### Risoluzione 4

#### **Disposizioni transitorie e attuazione anticipata**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e gli emendamenti al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

AVENDO CONCORDATO di includere la regola I/15 nelle disposizioni transitorie, che permette per un intervallo di 5 anni, o fino al momento della prossima riconvalida del certificato (i) di competenza dopo che gli emendamenti sono entrati in vigore, qualunque sia il più lontano, ai primi

Contraenti (*before Parties*) sarà richiesto di rilasciare, riconoscere e convalidare (*endorse*) i certificati in conformità con gli emendamenti adottati dalla Conferenza

RICONOSCENDO che, in modo da raggiungere la piena conformità per il 1 Gennaio 2017, è necessario per i Contraenti di iniziare prontamente a prendere le misure appropriate per dare attuazione alla Convenzione e al Codice STCW nei loro sistemi nazionali di addestramento, certificazione e amministrazione.

ESSENDO PREOCCUPATA delle difficoltà che possono sorgere in connessione con l'attuazione dei requisiti della Convenzione e del Codice STCW e che potrebbero indebolire l'obiettivo di introdurre i più alti praticabili standards di competenza il più presto possibile

ESORTA ogni Contraente a tenere informato il Comitato di Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee*) dell'Organizzazione Marittima Internazionale, sui progressi fatti nel rispetto delle disposizioni transitorie della regola I/15 secondo il suo sistema nazionale di attuare i requisiti degli emendamenti alla Convenzione e al Codice STCW, adottati dalla Conferenza, come pure di qualsiasi difficoltà incontrata a questo riguardo

ESORTA INOLTRE ogni Contraente a fare i passi appropriati per una attuazione anticipata degli emendamenti della Convenzione e del Codice STCW adottati dalla Conferenza;

INVITA il Comitato di Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee*), in modo da promuovere l'introduzione dei più alti praticabili standards di competenza il più presto possibile, di monitorare i progressi verso l'attuazione della Convenzione e del Codice STCW da tutti i Contraenti, con l'obiettivo di incoraggiare una ordinata transizione e anticipando le complicazioni che potrebbero, altrimenti, indebolire la piena ed efficace attuazione.

## Risoluzione 5

### **Verifica dei certificati di competenza e convalide (*endorsement*)**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi, 1978 e gli emendamenti al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati

RICONOSCENDO l'importanza di una appropriata istruzione, addestramento ed esperienza acquisita da tutti i marittimi

RICONOSCENDO ANCHE la necessità per tutte le navi di essere armate (*manned*) e fatte funzionare (*operated*) da marittimi propriamente addestrati e certificati

RICONOSCENDO INOLTRE che la verifica dei certificati di competenza e le convalide (*endorsements*) rilasciate ai marittimi è essenziale dal punto di vista di prevenire pratiche illecite associate con il rilascio di tali certificati come pure per sostenere le attività del Port State Control

RACCOMANDA che le Amministrazioni facciano i passi appropriati per:

- .1 impiantare dei databases elettronici per aiutare nella verifica dell'autenticità e validità dei

certificati di competenza e delle convalide (*endorsements*) da loro rilasciate

- .2 rispondere in maniera appropriata e per tempo ad ogni richiesta di un'altra Amministrazione per la verifica dell'autenticità e validità dei certificati di competenza e delle convalide (*endorsements*)

## Risoluzione 6

### **Standards di addestramento e certificazione e livelli di armamento (*manning*) delle navi**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e gli al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

RICONOSCENDO l'importanza di una adeguata istruzione, addestramento per ed esperienza acquisita da tutti i marittimi

RICONOSCENDO ANCHE la necessità che tutte le navi siano armate (*manned*) e fatte funzionare (*operated*) da marittimi propriamente addestrati e certificati

NOTANDO che la Convenzione e il Codice STCW stabiliscono standards di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per marittimi

RIAFFERMA che la Convenzione e il Codice STCW sono strumenti implicati con gli standards di addestramento e certificazione e che non determinano i livelli di armamento (*manning*) delle navi

RIAFFERMA ANCHE che ogni decisione relativa ai livelli di armamento (*manning*) delle navi è di responsabilità delle Amministrazioni e degli armatori interessati, prendendo in considerazione i principi di armamento sicuro (*safe manning*) \* adottati dall'Organizzazione Marittima Internazionale

---

\* Riferirsi alla Risoluzione A.890 (21), come emendata, Principi di armamento sicuro (*safe manning*) , adottata dall'Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale il 25 Novembre 1999

## Risoluzione 7

### **Promozione della conoscenza tecnica, abilità (*skills*) e professionalità dei marittimi**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

NOTANDO con preoccupazione la prevista e annunciata penuria di ufficiali qualificati per efficacemente equipaggiare (*man*) e far funzionare (*operate*) le navi impegnate nel commercio internazionale

RICONOSCENDO che l'efficacia complessiva dei processi di selezione, addestramento e certificazione può essere solamente valutata attraverso le abilità (*skills*), capacità (*abilities*) e competenza mostrate dai marittimi durante il corso del loro servizio a bordo della nave

RACCOMANDA che le Amministrazioni diano disposizioni per garantire che le compagnie:

- .1 stabiliscano criteri e processi per la selezione del personale mostrante i più alti standards praticabili della conoscenza tecnica, abilità (*skills*) e professionalità
- .2 monitorare gli standards mostrati dal personale di bordo nello svolgimento dei propri compiti (*duties*)
- .3 incoraggiare tutti gli ufficiali imbarcati sulle proprie navi a partecipare attivamente all'addestramento del personale più giovane
- .4 monitorare attentamente e frequentemente rivedere i progressi fatti dal personale più giovane nella loro acquisizione della conoscenza e delle abilità (*skills*) durante il loro servizio a bordo della nave
- .5 fornire un addestramento di rinfrescamento (*refresher*) e aggiornamento (*updating*) ad intervalli adatti, come può essere richiesto, e
- .6 prendere tutte le misure appropriate per instillare l'orgoglio della professione marittima e incoraggiare la creazione di una cultura della sicurezza (*safety*) e di una coscienza ambientale tra il personale imbarcato sulle loro navi

## Risoluzione 8

### **Sviluppo delle linee guida per l'attuazione degli standards internazionali di idoneità medica per i marittimi**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

RICONOSCENDO l'importanza dell'idoneità medica complessiva dei comandanti e degli equipaggi delle navi per la sicurezza (*safety*) della vita e la proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino,

PRENDENDO CONOSCENZA degli standard internazionali di idoneità medica per i marittimi inclusi nella Convenzione e Codice STCW e la Convenzione sul Lavoro Marittimo 2006

INVITA l'Organizzazione Marittima Internazionale, in cooperazione con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro e l'Organizzazione Mondiale per la Sanità a sviluppare delle linee guida per dare attuazione agli standards suddetti

## Risoluzione 9

### **Revisione degli esistenti modelli dei corsi pubblicati dall'Organizzazione Marittima Internazionale e sviluppo di nuovi modelli dei corsi**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

RICONOSCENDO il significativo contributo dato all'addestramento e certificazione dei marittimi attraverso i modelli dei corsi, convalidati e pubblicati dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che hanno fornito il nucleo del programma di studi basati sui requisiti minimi della Convenzione e del Codice STCW

APPREZZANDO che i suddetti modelli dei corsi hanno aiutato molte istituzioni di addestramento a migliorare la qualità dell'addestramento che esse forniscono e sono stati usati per migliorare le procedure per la valutazione (*valutazione*) della competenza

DESIDERANDO di raggiungere la più grande uniformità nell'applicazione delle disposizioni della Convenzione e del Codice STCW relative all'addestramento e alla valutazione

INVITA:

1. l'IMO a fare i passi per revisionare e aggiornare gli esistenti modelli dei corsi e sviluppare dei nuovi modelli dei corsi, che forniscono la guida sull'attuazione delle disposizioni della Convenzione e del Codice STCW relative all'addestramento e alla valutazione; e
2. I Governi e le organizzazioni internazionali di fornire i fondi per, e altrimenti, aiutare nella revisione e nell'aggiornamento degli esistenti modelli dei corsi e di sviluppare dei nuovi modelli dei corsi

## Risoluzione 10

### **Promozione della cooperazione tecnica**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

RICHIAMANDO la risoluzione dell'Assemblea IMO A.998 (25) sulla necessità della capacità di costruire lo sviluppo e l'attuazione di nuovi strumenti ed emendamenti degli stessi

RICONOSCENDO l'importanza di una adeguata istruzione, addestramento ed esperienza acquisita da tutti i marittimi.

RICONOSCENDO INOLTRE che, in alcuni casi, ci possono essere limitate sistemazioni (*facilities*) per fornire programmi di addestramento specializzati e ottenere la richiesta esperienza particolarmente nei paesi in via di sviluppo

CREDENDO che la promozione della cooperazione tecnica aiuterà quegli Stati che non hanno adeguata perizia (*expertise*) o sistemazioni (*facilities*) per fornire un appropriato addestramento ed esperienza per dare attuazione alla Convenzione e del Codice STCW.

ESORTA FORTEMENTE i Contraenti a fornire o fare in modo di fornire, in cooperazione con l'Organizzazione Marittima Internazionale(IMO), assistenza a quegli Stati che hanno difficoltà nel soddisfare i requisiti revisionati della Convenzione e del Codice STCW e, che richiedano tale assistenza

INVITA l'IMO ad intensificare i suoi sforzi per fornire gli Stati l'assistenza che essi possono richiedere e di dare adeguate disposizioni per quello scopo all'interno del suo programma di cooperazione tecnica.

**Raccomandazioni per garantire la competenza dei comandanti e ufficiali delle navi operanti in acque polari**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

NOTANDO che, come risultato dell'aumento del traffico marittimo nelle acque polari, sono avvenuti lì, in anni recenti, molti incidenti marini

NOTANDO INOLTRE la lontananza e le singolari caratteristiche idrografiche, oceanografiche, meteorologiche e glaciologiche delle acque polari; l'estensione che la ricerca e il soccorso, cura ed evacuazione delle persone e evidenziando le conseguenze dell'inquinamento, comportano considerevoli problemi logistici ed operativi

RICONOSCENDO che l'operatività delle navi naviganti nelle acque polari richiedono una specifica istruzione, addestramento ed esperienza e relative qualifiche professionali per i comandanti e gli ufficiali a bordo di tali navi

RICONOSCENDO ANCHE gli sforzi fatti da alcuni governi per addestrare comandanti ed ufficiali, mediante corsi dedicati a questo particolare tipo di navigazione

RICONOSCENDO INOLTRE sia l'esistenza delle *Linee guida per le navi operanti nelle acque polari\** e la necessità di requisiti obbligatori di addestramento quando il Codice Polare, attualmente in via di sviluppo da parte dell'Organizzazione Marittima Internazionale, sarà adottato,

RACCOMANDA che i governi adottino misure aventi lo scopo di garantire che i comandanti e gli ufficiali delle navi, che operano in acque polari, abbiano l'appropriato addestramento ed esperienza, così che essi siano capaci (*able*) di:

- .1 pianificare viaggi nelle acque polari, prendendo in considerazione i fattori glaciologici, idrografici, oceanografici e meteorologici
- .2 navigare in sicurezza nelle acque polari, specialmente in zone ristrette coperte di ghiaccio con condizioni avverse di vento e visibilità; e
- .3 supervisionare e garantire la conformità con i requisiti derivanti da accordi intergovernativi e con quelli relativi alla sicurezza della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente marino

---

• Riferirsi alla Risoluzione A.1024 (26) Linee guida per le navi operanti in acque polari, adottata dall'Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale il 2 Dicembre 2009

## Risoluzione 12

### **Attrarre nuovi entranti e trattenere i marittimi nella professione marittima**

#### LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

ESSENDO CONSAPEVOLE che più del 90% del commercio mondiale è trasportato via mare e che l'industria marittima opera in sicurezza (*safely and securely*) efficientemente e in maniera corretta (*sound*) verso l'ambiente

RICONOSCENDO il servizio vitale che i marittimi forniscono all'industria marittima (*shipping*), una industria che contribuisce significativamente allo sviluppo globale e sostenibile e alla prosperità

RICONOSCENDO ANCHE la necessità per le odierne e altamente sofisticate navi di essere affidate a marittimi che sono competenti in tutti i rispetti per farle funzionare (*operate*) in modo sicuro (*safe and secure*), efficiente ed ambientalmente corretto (*sound*).

RICONOSCENDO INOLTRE che qualsiasi legge discriminatoria adottata e pratiche promulgate hanno il potenziale di scoraggiare i giovani dal raggiungere la professione e trattenere i marittimi già in servizio

NOTANDO con preoccupazione la riportata e già prevista scarsità di ufficiali qualificati per armare (*manning*) efficacemente e far funzionare (*operating*) le navi

NOTANDO ANCHE con apprezzamento la campagna "Andate in Mare" (*Go to Sea!*) lanciata, nel Novembre 2008, dal Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale, in cooperazione con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro, BIMCO, International Chamber of Shipping, International Shipping Federation, INTERCARGO, INTERTANKO e la Federazione Internazionale dei Lavori del Trasporto

APPREZZANDO gli sforzi globali dell'industria marittima (*shipping*) per promuovere tra i giovani la carriera del mare

RACCOMANDA che le Amministrazioni, le compagnie di navigazione, gli armatori, i gestori delle navi, le organizzazioni dei marittimi e ogni altra entità interessata, di fare il massimo per promuovere tra i giovani la carriera del mare e trattenere i marittimi esistenti all'interno dell'industria, mediante:

- .1 generare una maggiore favorevole percezione pubblica dell'industria marittima, in particolare tra i giovani

- .2 promuovere una maggiore consapevolezza e conoscenza tra i giovani delle opportunità offerte da una carriera in mare
- .3 migliorare la qualità della vita in mare portandola il più vicino in linea con le carriere alternative disponibili a terra, migliorando le sistemazioni fornite ai marittimi imbarcati sulle navi, includendo l'accesso a internet
- .4 incoraggiare tutti gli ufficiali imbarcati sulle loro navi a partecipare attivamente all'addestramento e alla guida del personale giovane durante il loro servizio a bordo della nave
- .5 incoraggiare, sulle nuove costruzioni, la fornitura di adeguati alloggi, per le persone che devono essere addestrate (*trainees*); e
- .6 prendere tutte le misure appropriate per instillare l'orgoglio della professione marittima e incoraggiare la creazione di una cultura della sicurezza ed una coscienza ambientale tra tutti quelli che servono a bordo delle loro navi

### Risoluzione 13

#### **Alloggi per le persone da addestrare (*trainees*)**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

NOTANDO con preoccupazione la riportata e già prevista carenza di ufficiali qualificati per efficacemente equipaggiare (*man*) e far funzionare (*operate*) le navi impegnate nel commercio internazionale

RICONOSCENDO la necessità che le odierne e altamente sofisticate navi siano affidate a marittimi che sono competenti in tutti i rispetti per farle funzionare (*operate*) in modo sicuro (*safe and secure*), efficiente e ambientalmente corretto (*sound*).

RICONOSCENDO INOLTRE che il periodo minimo obbligatorio d'imbarco fa parte dei requisiti prescritti dalla Convenzione e Codice STCW, per la certificazione del livello operativo e del livello di sostegno

RICONOSCENDO INOLTRE che la mancanza di alloggi adeguati per le persone da addestrare (*trainees*) a bordo delle navi costituisce un significativo ostacolo per addestrarli in modo appropriato e susseguentemente trattenerli in mare, così aggiungendosi alla sopra indicata carenza

ESORTA gli armatori, i gestori e le compagnie di navigazione di fornire alloggi adatti, sulle navi esistenti e su quelle nuove, per le persone da addestrare (*trainees*) a bordo delle proprie navi

**Promozione della partecipazione delle donne nell'industria marittima**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

NOTANDO i piani di lungo e medio termine per l'integrazione delle donne nel settore marittimo sviluppati dall'Organizzazione Marittima Internazionale

NOTANDO ANCHE la risoluzione relativa la promozione di opportunità per le donne marittime adottata dalla Conferenza Internazionale sul Lavoro dell'Organizzazione Internazionale del lavoro nel Febbraio 2006

ESPRIME SOSTEGNO per questi ultimi obiettivi per promuovere l'addestramento delle donne nel settore marittimo

CONSIDERANDO ALTAMENTE DESIDERABILE che sia gli uomini che le donne abbiano uguali opportunità di accesso all'addestramento marittimo e all'impiego a bordo della nave,

INVITA i Governi:

1. a dare una speciale considerazione per garantire agli uomini e alle donne, uguale accesso in tutti i settori dell'industria marittima; e
2. evidenziare il ruolo delle donne nella professione marittima e di promuovere una loro più grande partecipazione nell'addestramento marittimo e in tutti i livelli dell'industria marittima

INVITA INOLTRE i Governi e l'industria:

1. di sforzarsi a considerare i modi per identificare e superare, a livello internazionale, le esistenti restrizioni, come la mancanza di strutture per le donne a bordo delle navi scuola (*training vessels*), in modo che le donne possano pienamente partecipare senza impedimenti alle attività marinare in modo da facilitare efficacemente il raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo del Millennio (*Millennium Development Goals*) (MDG) 3 (Promuovere l'eguaglianza tra i sessi e abilitare le donne)
2. sostenere le disposizioni delle opportunità sull'addestramento durante il lavoro in modo che le donne possano acquisire l'appropriato livello di esperienza pratica richiesto per migliorare le abilità (*skills*) professionali marittime

## Risoluzione 15

### **Futuri emendamenti e revisione della Convenzione e del Codice STCW**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

NOTANDO che la rapida evoluzione tecnologica e le metodologie di addestramento richiedono un consistente approccio verso la revisione, la correzione e l'aggiornamento della Convenzione e del Codice STCW

NOTANDO INOLTRE, tuttavia, che i frequenti emendamenti alla Convenzione e al Codice STCW possono essere problematici per le Amministrazioni Marittime, armatori, istituzioni per l'istruzione e l'addestramento marittimo e/o i marittimi e, pertanto, dovrebbero essere evitati

RACCOMANDA che i significativi ed ampi emendamenti alla Convenzione e al Codice STCW dovrebbero essere, per quanto possibile, essere effettuati ogni dieci anni, per individuare nel frattempo quelli identificati incompatibili; e di garantire che essi siano aggiornati con le tecnologie emergenti.

## Risoluzione 16

### **Contributo dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro**

LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

RICONOSCENDO il ruolo, le competenze e la perizia (*expertise*) dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) sulle materie relative alla sicurezza sul lavoro e la salute dei marittimi

RICONOSCENDO ANCHE il significativo beneficio per il raggiungimento dell'obiettivo dell'Organizzazione Marittima Internazionale e dell'industria marittima (*shipping*) dalla Convenzione sul Lavoro Marittimo, 2006 (MLC 2006) una volta che entrerà in vigore e sarà attuata

- 1 ESPRIME il suo apprezzamento per il contributo dato dall'ILO durante lo sviluppo dei sopra menzionati emendamenti alla Convenzione e al Codice STCW; e

- 2 RACCOMANDA CON FORZA ai Governi, che non l'hanno ancora fatto, di ratificare prontamente la MLC 2006 per permettere una sua celere entrata in vigore e, quindi, di garantire la sua ampia ed efficace attuazione

#### Risoluzione 17

### **Ruolo della World Maritime University e IMO International Maritime Law Institute e International Maritime Safety, Security and Environment Accademy (IMSSEA) nel promuovere standards marittimi migliorati**

#### LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

ESSENDO CONSAPEVOLE delle difficoltà dei paesi, specialmente quelli in via di sviluppo, nel raggiungere gli standards di addestramento e valutazione (*assessment*) richiesti dalla Convenzione e dal Codice STCW

RICONOSCENDO il significativo contributo fatto dai diplomati della World Maritime University (WMU) e del IMO International Maritime Law Institute e dell'International Maritime Safety, Security and Environment Accademy (IMSSEA) per la globale e uniforme attuazione degli standards incorporati negli strumenti relativi alla sicurezza (*safety*) marittima e alla prevenzione dell'inquinamento adottati dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) includendo la Convenzione ed il Codice STCW

RICONOSCENDO ANCHE la necessità di mantenere il richiesto livello di competenza del personale nel campo marittimo internazionale in modo da raggiungere gli obiettivi dell'Organizzazione per una più sicura ed efficiente industria marittima (*shipping*) in maniera ambientalmente valida (*sound*) in tutto il mondo

RICONOSCENDO INOLTRE il ruolo guida svolto dalla WMU, IMLI e IMSSEA nell'istruzione marittima, addestramento e ricerca e il trasferimento della conoscenza attraverso le loro attività

RICONOSCENDO INOLTRE i desiderabili approcci comuni e coordinati nell'istruzione marittima e nei programmi di addestramento delle organizzazioni accademiche e istituzioni, in linea con quelli della WMU, IMLI e IMSSEA per la globale attuazione dei migliorati standards della Convenzione e del codice STCW

APPREZZANDO il generoso contributo delle varie entità e dei donatori (in particolare i Governi di Cina, Italia, Malta, Svezia e della Nippon Foundation del Giappone), che hanno, da molti anni, fornito il sostegno finanziario e borse di studio ai candidati dei paesi in via di sviluppo iscritti nei corsi WMU, IMLI e IMSSEA

- 1 SOLLECITA l'IMO di continuare a promuovere il ruolo della WMU, IMLI e IMSSEA nell'istruzione marittima, addestramento e ricerca nel contesto dell'attuazione globale degli strumenti IMO, includendo i migliorati standards della Convenzione e del Codice STCW
- 2 RACCOMANDA FORTEMENTE che i Governi, le organizzazioni internazionali e l'industria marittima mantengano e sviluppino ulteriormente il loro sostegno alla WMU, IMLI e IMSSEA per permettere loro sia di continuare a mettere a disposizione altamente qualificati docenti, amministratori e avvocati; e continuare a fornire istruzione marittima, addestramento e ricerca a beneficio dell'industria marittima, specialmente dei candidati dei paesi in via di sviluppo
- 3 LODA lo staff (sia accademica che amministrativa) della WMU, IMLI e IMSSEA per il loro zelo e impegno ai loro compiti (*duties*) e il loro contributo per il raggiungimento degli obiettivi delle istituzioni

## Risoluzione 18

### **Anno del Marittimo**

#### LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

ESSENDO CONSAPEVOLE della decisione Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) di nominare il 2010 quale "Anno del Marittimo"

ESSENDO EGUALMENTE CONSAPEVOLE del contributo dei marittimi di tutte le parti del mondo per il commercio internazionale via mare, l'economia mondiale e la società civile nel loro insieme

RICONOSCENDO PIENAMENTE gli enormi rischi che i marittimi si assumono nell'esecuzione dei loro compiti e doveri giornalieri in un ambiente spesso ostile

PENSANDO alle privazioni alle quali sono soggetti i marittimi durante i lunghi periodi trascorsi della loro vita professionale in mare lontani dalle loro famiglie e amici

ESSENDO PREOCCUPATA delle istanze riportate nelle quali i marittimi erano trattati ingiustamente quando le loro navi erano coinvolte in incidenti; erano abbandonati in porti stranieri; veniva loro rifiutata la franchigia a terra per motivi di sicurezza (*security*); ed erano soggetti a seri rischi mentre le loro navi navigavano attraverso aree infestate dai pirati e ad un potenziale dannoso trattamento mentre erano nelle mani dei pirati

DESIDERANDO unirsi nella celebrazione dell'IMO e della comunità marittima per dare il dovuto tributo ai marittimi per il loro contributo di cui sopra:

- 1 ESPRIME IL PROFONDO APPREZZAMENTO all'IMO per le sue appropriate e tempestive decisioni per dedicare il presente anno ai Marittimi
- 2 ESPRIME ANCHE PROFONDO APPREZZAMENTO E GRATITUDINE ai marittimi di tutto il mondo per il loro contributo unico al commercio internazionale via mare, l'economia mondiale e la società civile nel loro insieme
- 3 EGUALMENTE ESPRIME PROFONDO APPREZZAMENTO ai piloti marittimi, gli operatori VTS, alle organizzazioni per il benessere dei marittimi e a tutti gli altri che contribuiscono ad assistere le navi e i marittimi per entrare, rimanere o partire dai porti e dai terminals offshore e per navigare. in sicurezza e con la dovuta cura per l'ambiente marittimo, attraverso acque pericolose
- 4 SOLLECITA i Governi, le organizzazioni e le compagnie marittime (*shipping*) e tutte le altre parti interessate a fare le opportune azioni per riconoscere il contributo dei marittimi, come sopra evidenziato, includendo il lavorare insieme, sotto gli auspici dell'IMO e dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO), per promuovere la vita marittima (*seafaring*) quale carriera da scegliere da parte dei giovani ed incoraggiare quelli che già sono nella professione per continuare a lavorare nell'industria.
- 5 SOLLECITA ANCHE i Governi, le organizzazioni e le compagnie marittime (*shipping*) e tutte le altre parti interessate, a lavorare insieme, sotto gli auspici dell'IMO e dell'ILO, per fare l'azione appropriata per promuovere e attuare, come più ampiamente ed efficacemente possibile:
  - (a) le linee guida IMO/ILO sul giusto trattamento dei marittimi nel caso di un incidente marittimo
  - (b) le linee guida IMO/ILO sulle disposizioni per la sicurezza finanziaria in caso di abbandono dei marittimi; e
  - (c) le linee guida IMO/ILO sulle responsabilità degli armatori relativamente ai reclami contrattuali per il caso di lesioni personali o morte dei marittimi
- 6 SOLLECITA INOLTRE i Governi e l'industria marittima (*shipping*) a fare l'azione appropriata per dare attuazione a:
  - (a) Codice Internazionale per la Sicurezza (*security*) delle Navi e delle Strutture Portuali (ISPS Code)
  - (b) le linee guida adottate e promulgate dall'IMO per prevenire e sopprimere gli atti di pirateria e di rapina a mano armata contro le navi
  - (c) la Convenzione per la Soppressione degli Atti Illeciti Contro la Sicurezza (*safety*) della Navigazione Marittima, 1988 (1988 SUA Convention) e il Protocollo per la Soppressione degli Atti illeciti contro la Sicurezza (*safety*) delle Piattaforme Fisse Ubiccate sulla Piattaforma Continentale, 1988 (1988 SUA Convention), come emendata dal Protocollo 2005 alla Convenzione SUA, 1988 e dal Protocollo 2005 alla Convenzione SUA, 1988

in modo che, mentre viene garantito che la massima protezione è fornita ai marittimi, non li sottopone a qualsiasi ingiusto trattamento e inconveniente non necessario

- 7 SOLLECITA ANCHE i Governi a ratificare, accettare, approvare o accedere e quindi efficacemente attuare la Convenzione sul Lavoro Marittimo, 2006

- 8 INVITA IMO, ILO e l'organizzazione industriale ad intensificare i loro sforzi per dare al Piano di Azione dell'Anno del Marittimo, piena attuazione nel migliore interesse dei marittimi

## Risoluzione 19

### **Giorno del Marittimo**

#### LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO gli emendamenti di Manila alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento e la Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978 e al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendati (Convenzione e Codice STCW)

RICONOSCENDO PIENAMENTE il contributo unico dei marittimi di tutto il mondo per il commercio internazionale via mare, l'economia mondiale e la società civile nel loro insieme

RICONOSCENDO EGUALMENTE i considerevoli rischi che i marittimi si assumono nell'esecuzione dei loro compiti e doveri giornalieri in un ambiente spesso ostile

PENSANDO alle privazioni alle quali sono soggetti i marittimi durante i lunghi periodi trascorsi della loro vita professionale in mare lontani dalle loro famiglie e amici

APPREZZANDO PROFONDAMENTE che in riconoscimento di quanto sopra, l'Organizzazione Marittima Internazionale abbia nominato il 2010 come "Anno del Marittimo" in modo che per esso e la comunità marittima nel suo insieme renda il dovuto tributo ai marittimi in riconoscimento di quanto sopra

DESIDERANDO garantire la continua espressione di questo profondo apprezzamento e gratitudine a tutti i marittimi del mondo per i motivi spiegati sopra, su base annuale

RICONOSCENDO che l'adozione dei sopra menzionati emendamenti alla Convenzione e al Codice STCW in questo 25 Giugno 2010, fa di questo un giorno molto significativo per la comunità marittima e quelli che servono a bordo delle navi

1. DECIDE di nominare il 25 Giugno di ogni anno, da ora in avanti, come "**Giorno del Marittimo**"
2. INCORAGGIA i Governi, le organizzazioni dell'industria marittima (*shipping*), gli armatori e le altre parti interessate di doverosamente e appropriatamente promuovere il Giorno del Marittimo e fare le azioni per celebrarlo in modo significativo
3. INVITA il Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale di portare questa risoluzione all'attenzione dell'Assemblea IMO per la convalida (*endorsement*) e per ogni appropriata azione che essa ritenga necessaria per promuovere la lettera e lo spirito del Giorno



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## **Codice STCW**

**Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia, come emendato**

Includente la risoluzione 2 della Conferenza del 2010 dei Contraenti della Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Cerificazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi, 1978

## Premessa

Il Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia (STCW) fu adottato il 7 Luglio 1995 da una Conferenza Internazionale dei Contraenti sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi. Esso fu emendato nel 1997, 1998, 2000, 2003, 2004, 2005, 2006, **2014, 2015 e 2016**.

Nel 2010 si è svolta a Manila, nelle Filippine, una Conferenza dei Contraenti al Codice Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per Marittimi (Conferenza STCW 2010). La Risoluzione 2 della Conferenza STCW 2010 e gli allegati emendamenti 2010, che sostituiscono completamente il Codice STCW e i suoi allegati, costituiscono l'Allegato 2 all'Atto Finale di quella Conferenza.

Il Codice STCW che si incrocia direttamente con gli articoli e le regole e che dovrebbe essere letto in congiunzione con la Convenzione STCW, contiene, nella:

- **Parte A**, le disposizioni obbligatorie alle quali viene fatto specifico riferimento nell'allegato alla Convenzione STCW e che dà, in dettaglio, gli standards minimi richiesti che devono essere mantenuti dai Contraenti, in modo da dare piena e completa efficacia alle disposizioni della Convenzione STCW; e nella
- **Parte B**, guida raccomandata per assistere i Contraenti della Convenzione STCW e quelli coinvolti nell'attuazione, applicazione o imposizione delle sue misure, per dare alla Convenzione STCW piena e completa efficacia in maniera uniforme.

Questa parte della pubblicazione contiene il testo della:

- Parte A del Codice, come emendata
- Parte B del Codice, come emendata

Le note a piè di pagina al testo del Codice STCW, che sono state aggiunte dal Segretariato IMO, non fanno parte di quel Codice e sono state inserite per un facile riferimento. Al Segretariato IMO è stato richiesto di aggiornare queste note di piè di pagina, come e quando appropriato. In tutti i casi il lettore deve fare uso delle ultimissime edizioni dei testi di riferimento, tenendo in mente che tali testi possono essere stati revisionati o superati da materiale più aggiornato, dopo la pubblicazione del Codice.

## **Allegato 2 all'Atto Finale della Conferenza STCW 2010**

### **Risoluzione 2**

#### **GLI EMENDAMENTI DI MANILA AL CODICE PER L'ADDESTRAMENTO, CERTIFICAZIONE E TENUTA DELLA GUARDIA DEI MARITTIMI (STCW)**

##### LA CONFERENZA DI MANILA 2010

AVENDO ADOTTATO la risoluzione 1 sull'Adozione degli emendamenti all'allegato alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia (STCW), 1978

RICONOSCENDO l'importanza di stabilire dettagliati obbligatori standards di competenza e altre disposizioni obbligatorie necessarie per garantire che tutti i marittimi saranno appropriatamente istruiti e addestrati, adeguatamente esperti (*experienced*), abili (*skilled*) e competenti per svolgere i propri compiti (*duties*) in modo che forniscano la sicurezza della vita e la proprietà in mare e la sicurezza (*security*) in mare e la protezione dell'ambiente marino

RICONOSCENDO ANCHE la necessità di permettere il tempestivo emendamento di tali standards obbligatori e disposizioni in modo di rispondere efficacemente ai mutamenti nella tecnologia, operazioni, pratiche e procedure usate a bordo delle navi

RICHIAMANDO che una grande percentuale degli infortuni e incidenti di inquinamento è causata dall'errore umano

APPREZZANDO che uno dei mezzi efficaci per ridurre i rischi associati con l'errore umano nell'operatività delle navi in navigazione in mare è garantire che i più alti praticabili standards di addestramento, certificazione e competenza siano mantenuti relativamente ai marittimi che sono o saranno impiegati su tali navi

DESIDERANDO raggiungere e mantenere i più alti praticabili standards per la sicurezza della vita e proprietà e sicurezza (*security*) in mare e in porto e per la protezione dell'ambiente

AVENDO CONSIDERATO gli emendamenti al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), compresi nella parte A – Standards obbligatori riguardanti le disposizioni dell'allegato alla Convenzione STCW, 1978, come emendata, e parte B – Guida raccomandata riguardante le disposizioni della Convenzione STCW 1978, come emendata, proposta e distribuita a tutti i Membri dell'Organizzazione e a tutti i Contraenti della Convenzione

NOTANDO che la regola I/1, paragrafo 2, dell'allegato alla Convenzione STCW, 1978, prevede che gli emendamenti alla parte A del Codice STCW saranno adottati, portati in vigore e prenderanno effetto in conformità con le disposizioni dell'articolo XII della Convenzione concernente la procedura di emendamento applicabile all'allegato

AVENDO CONSIDERATO gli emendamenti al Codice STCW proposti e distribuiti ai membri dell'Organizzazione e a tutti i Contraenti della Convenzione

- 1 ADOTTA gli emendamenti al Codice per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), enunciati nell'allegato alla presente risoluzione
- 2 DETERMINA, in conformità con l'articolo XII (1)(a)(vii) della Convenzione, che gli emendamenti alla parte A del Codice STCW saranno considerati essere stati accettati il 1 Luglio 2011, a meno che, prima di quella data, più di un terzo dei Contraenti o Contraenti le cui flotte mercantili riunite costituiscono non meno del 50% della stazza lorda della flotta mercantile mondiale, di navi di GT 100 o maggiore, ha notificato al Segretario Generale che essi obiettano gli emendamenti
- 3 INVITA i Contraenti a notare che, in conformità con l'articolo XII (I)(a)(ix) della Convenzione, gli emendamenti alla parte A del Codice STCW qui allegato entreranno in vigore il 1 Gennaio 2012 una volta che sono stati considerati accettati in conformità con il paragrafo 2 di cui sopra
- 4 RACCOMANDA che la guida contenuta nella parte B del Codice STCW, come emendato, dovrà essere tenuta in conto da tutti i Contraenti alla Convenzione STCW, 1978 a partire dalla data di entrata in vigore degli emendamenti della parte A del Codice STCW
- 5 RICHIESTE al Comitato Sicurezza Marittima di mantenere il Codice STCW sotto revisione ed emendarlo, come appropriato
- 6 RICHIESTE ANCHE al Segretario Generale dell'Organizzazione di trasmettere copie certificate della presente risoluzione e il testo degli emendamenti al Codice STCW contenuto nell'allegato a tutti i Contraenti della Convenzione
- 7 RICHIESTE INOLTRE al Segretario Generale di trasmettere copie di questa risoluzione e i suoi allegati a tutti i Membri dell'Organizzazione che non sono Contraenti della Convenzione



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## ALLEGATO

### GLI EMENDAMENTI DI MANILA AL CODICE PER L'ADDESTRAMENTO, CERTIFICAZIONE E TENUTA DELLA GUARDIA (STCW)

#### PARTE A

#### Standard obbligatori riguardanti le disposizioni dell'allegato alla Convenzione STCW

##### Introduzione

- 1 Questa parte del Codice STCW contiene le disposizioni obbligatorie alle quali è fatto uno specifico riferimento nell'allegato alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per Marittimi, 1978 (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) come emendata, dopo di qui riferita come Convenzione STCW. Queste disposizioni danno in dettaglio gli standards minimi richiesti che devono essere mantenuti dai Contraenti in modo da dare pieno e completo effetto alla Convenzione.
- 2 In questa parte sono anche contenuti gli standards di competenza richiesti che devono essere dimostrati dai candidati per il rilascio e la riconvalida dei certificati di competenza secondo le disposizioni della Convenzione STCW. Per chiarire il collegamento tra le disposizioni del capitolo VII per la certificazione alternativa e le disposizioni dei capitoli II, III e IV per la certificazione, le capacità (*abilities*) specificate negli standards di competenza sono raggruppate, come appropriato, secondo le seguenti sette funzioni (*functions*):

- .1 Navigazione
- .2 Maneggio del carico e stivaggio
- .3 Controllo delle operazioni della nave e cura delle persone a bordo
- .4 Macchine (*engineering*) marine
- .5 Macchinari (*engineering*) elettrici, elettronici e di controllo
- .6 Manutenzione e riparazione
- .7 Radiocomunicazioni

Ai seguenti livelli di responsabilità:

- .1 Livello direttivo (*management level*)
- .2 Livello operativo (*operational level*)
- .3 Livello di sostegno (*support level*)

Le funzioni (*functions*) e i livelli di responsabilità sono identificati dai sottotitoli nelle tavole degli standards di competenza riportate nei Capitoli II, III e IV di questa parte. Lo scopo della funzione (*function*) nel livello di responsabilità enunciato in un sottotitolo è definito dalle capacità (*abilities*)

elencate nella colonna 1 della tavola. Il significato di “funzione”(function) e “livello di responsabilità” è definito, in termini generali, nella sezione A-I/1, più sotto.

- 3 La numerazione delle sezioni di questa parte corrisponde alla numerazione delle regole contenute nell'allegato alla Convenzione STCW. Il testo delle sezioni può essere diviso in parti numerate e paragrafi, ma tale numerazione è unica per quel solo testo

# CAPITOLO 1

## Standards riguardanti le disposizioni generali

### Sezione A-I/1

#### Definizioni e chiarimenti

- 1 Le definizioni e i chiarimenti contenuti nell'articolo II e regola I/1 si applicano egualmente ai termini usati nelle parti A e B di questo Codice. In aggiunta, le seguenti definizioni supplementari si applicano solamente a questo Codice:
  - .1 *Standard di competenza (Standard of competence)* significa il livello di perizia (*proficiency*) che deve essere raggiunto per la corretta esecuzione delle funzioni (*functions*) a bordo della nave in conformità con criteri internazionali concordati, come qui enunciati e incorporanti i prescritti standards o livelli di conoscenza, comprensione e di dimostrata abilità (*skill*).
  - .2 *Livello direttivo (Management level)* significa il livello di responsabilità associato a:
    - 2.1 prestare servizio a bordo di una nave navigante in mare in qualità di comandante, primo ufficiale, direttore di macchina, (*chief engineer*) o primo ufficiale di macchina (*second engineer*), e
    - 2.2 garantire che tutte le funzioni(*functions*) all'interno della designata area di responsabilità sono correttamente eseguite
  - .3 *Livello operativo (Operational level)* significa il livello di responsabilità associato a:
    - 3.1 prestare servizio a bordo di una nave navigante in mare in qualità di ufficiale incaricato di una guardia di navigazione o di macchina o, quale ufficiale di macchina, designato di servizio in locali macchina periodicamente non presidiati o come radio operatore
    - 3.2 mantenere il diretto controllo sull'esecuzione di tutte le funzioni (*functions*) all'interno dell'area designata di responsabilità, in conformità con le corrette procedure e sotto la direzione di una persona che presta servizio a livello manageriale per quell'area di responsabilità.
  - .4 *Livello di sostegno (Support level)* significa il livello di responsabilità associato con lo svolgimento di compiti (*tasks*) assegnati, doveri (*duties*) o responsabilità a bordo di una nave navigante in mare sotto la direzione di una persona che presta servizio a livello operativo o direttivo.
  - .5 *Criteri di valutazione (evaluation criteria)* sono le annotazioni che appaiono nella colonna 4 delle tavole nella parte A "Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza" e forniscono ad un valutatore i mezzi per giudicare se un candidato possa o non possa svolgere i relativi compiti (*tasks*), doveri (*doveri*) e responsabilità; e
  - .6 *Valutazione indipendente (independent evaluation)* significa una valutazione da parte di persone convenientemente qualificate, indipendenti dal o esterne al complesso o attività che deve essere valutata, per verificare che le procedure amministrative e operative a tutti i livelli sono dirette, organizzate, svolte e monitorate internamente, in modo da garantire la loro idoneità allo scopo e al raggiungimento degli obiettivi dichiarati.

## **Sezione A-I/2**

### *Certificati e convalide (endorsements)*

- 1 Dove, come previsto dalla regola I/2, paragrafo 6, la convalida (*endorsement*) richiesta dall'articolo VI della Convenzione è incorporata nell'enunciazione del certificato stesso, il certificato sarà rilasciato nel formato mostrato qui sotto, purchè le parole "o fino alla data di scadenza di qualsiasi estensione della validità di questo certificato, come può essere riportata sul retro della pagina" appaia sulla parte anteriore dello stampato e le disposizioni per la registrazione dell'estensione della validità riportate sul retro del formato saranno omesse quando il certificato deve essere rimpiazzato dopo la sua scadenza. La guida sulla compilazione dello stampato è contenuta nella sezione B-I/2 di questo Codice.

(official seal)  
(timbro ufficiale)

(COUNTRY)  
(Nazione)

**CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF**  
(Certificato rilasciato secondo le disposizioni della)  
**THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING,**  
(Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento.)  
**CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978**  
(Certificazione e Tenuta della Guardia per marittimi, 1978)  
**AS AMENDED**(come emendata)

The Government of .....certifies that .....  
(Il Governo di) (certifica che)

Has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation .....of the  
(E' stato trovato debitamente qualificato secondo le disposizioni della regola.....della)  
above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels  
specified, subject to any limitations indicated until .....or until the date of expiry of any extension of the validity  
of this certificate as may be shown on overleaf:

(Convenzione di cui sopra, come emendata, ed è stato trovato competente per svolgere le seguenti mansioni ai livelli  
specificati, soggetto a ogni limitazione indicata fino al.....o fino alla data di scadenza di ogni estensione della  
validità di questo certificato come può essere riportato sul retro:)

FUNCTION (Mansione)	LEVEL (Livello)	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY) (Limitazioni applicate – se esistono)

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe  
manning requirements of the Administration:

(Il legale possessore di questo certificate può servire nella seguente posizione o posizioni specificate nelle disposizioni  
applicabili alla tabella di armamento dell'Amministrazione:)

CAPACITY (Posizione)	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY) (limitazioni applicate – se esistono)

Certificate No.....issued on .....  
(Certificato nr.....rilasciato il.....).

(official seal – timbro ufficiale) .....  
Signature of duly authorized official (Firma del funzionario debitamente autorizzato)  
.....  
Name of duly authorized official (Nome del funzionario debitamente autorizzato)

The original of this certificate must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 11 of the Convention  
while serving on a ship.

(Il certificato originale deve essere tenuto a disposizione secondo la regola I/2, paragrafo 11 della Convenzione mentre  
è imbarcato sulla nave)

Date of birth of the holder of the certificate .....  
(data di nascita del possessore del certificato)

Signature of the holder of the certificate .....  
(Firma del possessore del certificato)

Photograph of the holder of the certificate  
(Fotografia del possessore del certificato)



The validity of this certificate is hereby extended until..... ( <i>La validità di questo certificato è, con la presente ,esteso fino al</i> )	
(Official seal – <i>timbro ufficiale</i> )	..... Signature of the duly authorized official ( <i>Firma del funzionario debitamente autorizzato</i> )
Date of revalidation..... ( <i>data di riconvalida</i> )	..... Signature of the duly authorized official ( <i>Firma dell'ufficiale debitamente autorizzato</i> )
<hr/>	
The validity of this certificate is hereby extended until..... ( <i>La validità di questo certificato è, con la presente ,esteso fino al</i> )	
(Official seal – <i>timbro ufficiale</i> )	..... Signature of the duly authorized official ( <i>Firma del funzionario debitamente autorizzato</i> )
Date of revalidation..... ( <i>data di riconvalida</i> )	..... Signature of the duly authorized official ( <i>Firma dell'ufficiale debitamente autorizzato</i> )

2. Eccetto come previsto nel paragrafo 1, lo stampato usato per attestare il rilascio di un certificato dovrà essere come mostrato qui sotto, purchè le parole “o fino alla data di scadenza di ogni estensione della validità di questa convalida (*endorsement*), come può essere riportata sul retro” apparenti sulla parte anteriore dello stampato e le disposizioni per la registrazione dell’estensione della validità apparenti sul retro dello stampato dovranno essere omesse dove è richiesto che la convalida (*endorsement*) sia rimpiazzata (*replaced*) alla sua scadenza. La guida per la compilazione dello stampato sono riportati nella sezione B-I/2 di questo Codice.

(official seal)  
(timbro ufficiale)

(COUNTRY)  
(Nazione)

**ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE**  
( Convalida attestante il rilascio di un certificato)  
**UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON**  
(secondo le disposizioni della Convenzione Internazionale)  
**STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING**  
(sugli Standards di Addestramento Certificazione e Tenuta della Guardia,)  
**FOR SEAFARERS, 1978 AS AMENDED**  
(per marittimi, 1978 come emendata)

The Government of .....certifies that the certificate No.....has been issued to  
(Il Governo di) (certifica che il Certificato Nr) (è stato rilasciato a)  
.....who has been found duly qualified in accordance with the provisions of  
(che è stato trovato debitamente qualificato in conformità con le disposizioni  
regulation .....of the above Convention, as amended, and has been found  
della regola.....della Convenzione di cui sopra, come emendata, ed è stato trovato)  
competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated  
(competente per svolgere le seguenti mansioni ai livelli specificati, soggetto a ogni limitazione indicata)  
until .....or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement  
(fino al ..... o fino alla data di scadenza di ogni estensione della validità di questa convalida)  
as may be shown on overleaf: (come può essere riportato sul retro:)

FUNCTION (Mansione)	LEVEL (Livello)	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY) (Limitazioni applicate – se esistono)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the  
(Il legale possessore di questa convalida può servire nella seguente posizione o posizioni specificate nelle)  
applicable safe Manning requirements of the Administration:  
(disposizioni applicabili alla tabella di armamento dell'Amministrazione:)

CAPACITY (Posizione)	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY) (Limitazioni applicate – se esistono)

Endorsement No.....issued on .....  
(Convalida nr .....rilasciata il.....).  
(official seal – timbro ufficiale)

.....  
Signature of duly authorized official (Firma del funzionario debitamente autorizzato)

.....  
Name of duly authorized official (Nome del funzionario debitamente autorizzato)

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 11 of the  
(L'originale di questa convalida deve essere tenuto a disposizione in conformità con la regola I/2, paragrafo 11)  
Convention while serving on a ship. ( della Convenzione mentre è imbarcato sulla nave)

Date of birth of the holder of the certificate .....  
(data di nascita del possessore del certificato)

Signature of the holder of the certificate .....  
(Firma del possessore del certificato)

Photograph of the holder of the certificate  
(Fotografia del possessore del certificato)



The validity of this endorsement is hereby extended until.....  
(La validità di questa convalida è, con la presente, estesa fino al)

(Official seal – *timbro ufficiale*)

.....  
Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Date of revalidation.....  
(data di riconvalida)

.....  
Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

---

The validity of this endorsement is hereby extended until.....  
(La validità di questa convalida è, con la presente, estesa fino al)

(Official seal – *timbro ufficiale*)

.....  
Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Date of revalidation.....  
(data di riconvalida)

.....  
Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

- 3 Lo stampato usato per attestare il riconoscimento di un certificato sarà quello di seguito mostrato, eccetto che le parole “o fino alla data di scadenza di ogni estensione della validità di questo riconoscimento, come può essere riportata sul retro” apparenti sulla parte anteriore dello stampato e le disposizioni per la registrazione dell’estensione della validità apparenti sul retro dello stampato saranno omesse dove è richiesto che la convalida (*endorsement*) sia rimpiazzata alla sua scadenza. La guida per la compilazione dello stampato sono riportati nella sezione B-I/2 di questo Codice

(official seal)  
(timbro ufficiale)

(COUNTRY)  
(Nazione)

**ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE**  
(Convalida attestante il riconoscimento di un certificato)  
**UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON**  
(secondo le disposizioni della Convenzione Internazionale)  
**STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING**  
(sugli Standards di Addestramento Certificazione e Tenuta della Guardia,)  
**FOR SEAFARERS, 1978 AS AMENDED**  
(per marittimi, 1978 come emendata)

The Government of .....certifies that the certificate No.....issued to  
(Il Governo di) (certifica che il Certificato Nr) (rilasciato a)  
.....by or behalf of the Government of..... is duly  
(da o per conto del Governo di).....(è stato debitamente)  
recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the above Convention, as amended, and  
(riconosciuto in conformità con le disposizioni della regola I/10 della Convenzione di cui sopra, come emendata, ed )  
the lawful holder is authorized to perform the following functions, at the levels specified, subject to any  
(il legale possessore è autorizzato a svolgere le seguenti mansioni ai livelli specificati, soggetto a ogni)  
limitations indicated until .....or until the date of expiry of any extension of  
( limitazione indicata fino al .....o fino alla data di scadenza di ogni estensione della)  
the validity of this endorsement as may be shown on overleaf:  
(validità di questa conferma come può essere riportato sul retro:)

FUNCTION (Mansione)	LEVEL (Livello)	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY) (Limitazioni applicate – se esistono)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the  
(Il legale possessore di questa conferma può servire nella seguente posizione o posizioni specificate nelle)  
applicable safe manning requirements of the Administration:  
(disposizioni applicabili alla tabella di armamento dell'Amministrazione:)

CAPACITY (Posizione)	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY) (Limitazioni applicate – se esistono)

Endorsement No.....issued on .....  
(Convalida nr .....rilasciato il.....).

(official seal – timbro ufficiale)

.....  
Signature of duly authorized official (Firma del funzionario debitamente autorizzato)

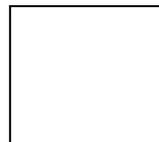
.....  
Name of duly authorized official (Nome del funzionario debitamente autorizzato)

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 11 of the  
(L'originale di questa convalida deve essere tenuto a disposizione secondo la regola I/2, paragrafo 11)  
Convention while serving on a ship.( della Convenzione mentre è imbarcato sulla nave)

Date of birth of the holder of the certificate .....  
(data di nascita del possessore del certificato)

Signature of the holder of the certificate .....  
(Firma del possessore del certificato)

Photograph of the holder of the certificate (Fotografia del possessore del certificato)



The validity of this endorsement is hereby extended until.....  
(La validità di questa convalida è, con la presente, esteso fino al)

(Official seal – *timbro ufficiale*)

.....  
Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Date of revalidation.....  
(data di riconvalida)

.....  
Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

---

The validity of this endorsement is hereby extended until.....  
(La validità di questa convalida è, con la presente, esteso fino al)

(Official seal – *timbro ufficiale*)

.....  
Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Date of revalidation.....  
(data di riconvalida)

.....  
Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

4 Nell'usare stampati che possono essere differenti da quelli enunciati in questa sezione, conformemente alla regola I/2, paragrafo 10, i Contraenti dovranno garantire in tutti i casi:

.1 tutte le informazioni relative all'identità e alla descrizione personale del possessore, includendo nome, data di nascita, fotografia e firma, unitamente alla data in cui il documento è stato rilasciato, saranno mostrate sullo stesso lato dei documenti; e

.2 tutte le informazioni relative alla posizione (*capacity*) o posizioni nelle quali il possessore è autorizzato a servire secondo le disposizioni applicabili delle tabelle di armamento dell'Amministrazione, come pure ogni limitazione, dovrà essere mostrata in maniera evidente e facilmente identificabile

## **RILASCIO E REGISTRAZIONE DEI CERTIFICATI**

### **Approvazione del periodo di navigazione**

5 Nell'approvare il periodo di navigazione richiesto dalla Convenzione, i Contraenti dovranno garantire che il servizio in questione è pertinente alla qualifica professionale richiesta, tenendo in mente che, a parte la familiarizzazione iniziale con il servizio a bordo di navi naviganti in mare, lo scopo di tale periodo è di permettere al marittimo di essere istruito e di praticare, sotto appropriata supervisione, quelle sicure e corrette pratiche di navigazione, procedure e abitudini che sono pertinenti per la qualifica professionale richiesta.

## Approvazione dei corsi di addestramento

- 6 Nell'approvare i corsi e i programmi di addestramento, i Contraenti dovrebbero tenere conto che i pertinenti modelli dei corsi IMO (*IMO Model Courses*) possono aiutare nella preparazione di tali corsi e programmi e garantire che i dettagliati obbiettivi di apprendimento, ivi raccomandati, sono trattati adeguatamente.

## Accesso elettronico ai registri

- 7 Nel mantenimento del registro elettronico, in conformità con il paragrafo 15 della regola I/2, dovranno essere date disposizioni per permettere un accesso elettronico controllato a tale registro o registri per permettere ai Contraenti e alle compagnie di confermare:
  - .1 il nome del marittimo a cui tale certificato, convalida (*endorsement*) o altra qualifica professionale è stata rilasciata, il suo numero pertinente, data di rilascio e data di scadenza;
  - .2 la posizione (*capacity*) nella quale il possessore può imbarcare (*serve*) e ogni limitazione ad essa riferita; e
  - .3 le funzioni (*functions*) che il possessore può svolgere, i livelli autorizzati e ogni limitazione ad esse riferite

## Sviluppo di un database per la registrazione dei certificati

- 8 Nell'attuare le disposizioni del paragrafo 14 della regola I/2 per il mantenimento di un registro dei certificati e delle convalide (*endorsements*) non è necessario un database standard, purchè tutte le pertinenti informazioni siano registrate e disponibili in conformità con la regola I/2
- 9 le seguenti voci delle informazioni dovrebbero essere registrate e disponibili sia in cartaceo che elettronicamente secondo la regola I/2:

### .1 Stato del certificato

Valido  
Sospeso  
Cancellato  
Segnalato perso  
Distrutto

Con una registrazione dei cambiamenti di stato che devono essere tenuti, includendo le date dei cambi

### .2 Dettagli del certificato

Nome del marittimo  
Data di nascita  
Nazionalità  
Sesso  
Preferibilmente una fotografia  
Numero del documento pertinente

Data di rilascio  
Data di scadenza  
Data dell'ultima riconvalida  
Dettagli della deroga (e)

### **.3 Dettagli sulla competenza**

Competenza standard STCW (es. regola II/I)  
Posizione (*capacity*)  
Funzione (*function*)  
Livello di responsabilità  
Convalide (*endorsements*)  
Limitazioni

### **.4 Dettagli medici**

Data di rilascio dell'ultimo certificato medico relativo al rilascio o alla riconvalida del certificato di competenza.

## **Sezione A-I/3**

*Principi che regolano i viaggi costieri (near coastal voyages)*

- 1 Quando un Contraente definisce i viaggi costieri (*near coastal voyages*), tra l'altro, per lo scopo dell'applicazione di variazioni agli argomenti elencati nella colonna 2 delle tavole dello standard di competenza contenute nei capitoli II e III della parte A del Codice, per il rilascio di certificati validi per il servizio a bordo di navi autorizzate a battere la bandiera di quel Contraente e impegnate in tali viaggi, si dovrà tenere conto dei seguenti fattori, tenendo in mente l'effetto sulla sicurezza (*safety e security*) di tutte le navi e sull'ambiente marino:
  - .1 tipo della nave e traffico in cui è impegnata
  - .2 stazza lorda della nave e potenza della propulsione in kW dell'apparato di propulsione principale
  - .3 natura e lunghezza del viaggio
  - .4 distanza massima da un porto di rifugio
  - .5 adeguatezza della copertura e dell'accuratezza dei sistemi di determinazione del punto nave
  - .6 condizioni meteo normalmente prevalenti nell'area dei viaggi costieri (*near coastal voyages*)
  - .7 dotazioni di bordo e strutture di comunicazione costiere per la ricerca e salvataggio; e
  - .8 la disponibilità di supporto con base a terra, riguardante specialmente la manutenzione tecnica a bordo
- 2 Ciò non vuol dire che le navi impegnate in viaggi costieri (*near coastal voyages*) estendano i loro viaggi in tutto il mondo, con la scusa che esse navigano costantemente entro i limiti dei viaggi costieri dei vicini Contraenti.

## **Sezione A-I/4**

*Procedure di controllo*

- 1 La procedura di valutazione prevista dalla regola I/4, paragrafo 1.3, risultante da ognuno dei casi ivi menzionati, prenderà la forma di una verifica *per accertare* che i membri

dell'equipaggio a cui è richiesto di essere competenti, di fatto sono in possesso delle necessarie abilità (*skills*) relative al caso.

- 2 Dovrà essere tenuto in mente, quando viene effettuata la valutazione (*assessment*), che le procedure di bordo siano pertinenti con il Codice Internazionale di Gestione della Sicurezza (ISM) e che le disposizioni di questa Convenzione siano limitate *all'accertamento* della competenza ad eseguire in sicurezza quelle procedure.
- 3 Le procedure di controllo, secondo questa Convenzione, saranno limitate agli standards di competenza dei singoli marittimi a bordo e alla loro abilità (*skills*) relative alla tenuta della guardia, come definita nella parte A di questo Codice. La valutazione (*assessment*) a bordo della competenza inizierà con la verifica dei certificati dei marittimi.
- 4 Nonostante la verifica del certificato, la valutazione secondo la regola I/4, paragrafo 1.3, può richiedere al marittimo di dimostrare la relativa competenza sul posto di lavoro. Tale dimostrazione può includere la verifica che i requisiti operativi relativi agli standards della tenuta della guardia sono stati soddisfatti e che c'è una appropriata risposta alle situazioni di emergenza all'interno del livello di competenza del marittimo.
- 5 Nella valutazione (*assessment*), dovranno essere usati solamente i metodi per dimostrare la competenza, unitamente ai criteri per la sua valutazione e lo scopo degli standard riportati nella parte A di questo Codice.
- 6 La valutazione della competenza relativa alla sicurezza (*security*) sarà svolta per quei marittimi con compiti (*duties*) specifici di sicurezza (*security*) solamente in caso di chiare basi, come previsto dal capitolo XI/2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS). In tutti gli altri casi, essa sarà limitata alla verifica dei certificati e/o convalide (*endorsements*) dei marittimi

### **Sezione A-I/5**

#### *Disposizioni nazionali*

Le disposizioni della regola I/5 non saranno interpretate come un ostacolo all'assegnazione di compiti per l'addestramento sotto supervisione o in casi di forza maggiore.

### **Sezione A-I/6**

#### *Addestramento e valutazione*

- 1 Ogni Contraente garantirà che tutto l'addestramento e la valutazione (*assessment*) dei marittimi per la certificazione, secondo la Convenzione, è:
  - .1 strutturato in conformità con programmi scritti, includendo tali metodi e mezzi di espressione, procedure e materiale consuale come sono necessari per raggiungere il prescritto standard di competenza; e
  - .2 svolto, monitorato, valutato e sostenuto da persone qualificate in conformità con i paragrafi 4, 5 e 6.

- 2 Le persone che dirigono l'addestramento o la valutazione (*assessment*) durante il servizio a bordo della nave dovranno fare solamente questo quando tale addestramento o valutazione (*assessment*) non influisce negativamente sulla normale operatività della nave ed esse possono dedicare il loro tempo e attenzione all'addestramento o alla valutazione.

### **Qualificazione degli istruttori, supervisori e valutatori \***

- 3 Ogni Contraente garantirà che gli istruttori, supervisori e valutatori siano appropriatamente qualificati per i particolari tipi e livelli di addestramento o valutazione (*assessment*) della competenza dei marittimi, sia a bordo che a terra, come richiesto dalla Convenzione, secondo le disposizioni di questa sezione.

### **Addestramento sul lavoro**

- 4 Ogni persona che svolge un addestramento sul lavoro di un marittimo, sia a bordo che a terra, che è previsto essere usato nella qualificazione per la certificazione, secondo la Convenzione, dovrà:

.1 avere una comprensione del programma di addestramento e una comprensione degli specifici obiettivi di addestramento per il particolare tipo di addestramento che deve essere svolto.

.2 essere qualificato per il compito (*task*) per il quale l'addestramento deve essere svolto; e

.3 se svolge l'addestramento usando un simulatore:

.3.1 avere ricevuto una guida appropriata sulle tecniche di istruzione che coinvolgono l'uso di simulatori; e

.3.2 avere maturato una esperienza pratica sul particolare tipo di simulatore che viene utilizzato

- 5 Ogni persona responsabile per la supervisione dell'addestramento sul lavoro di un marittimo, che è previsto essere usato nella qualificazione per la certificazione, secondo la Convenzione, dovrà avere una completa comprensione del programma di addestramento e degli specifici obiettivi per ogni tipo di addestramento che deve essere svolto.

### **Valutazione della competenza**

- 6 Ogni persona che svolge sul lavoro una valutazione (*assessment*) di competenza di un marittimo, sia a bordo che a terra, che è prevista essere usata nella qualificazione per la certificazione, secondo la Convenzione, dovrà:

.1 avere un appropriato livello di conoscenza e comprensione della competenza da valutare

.2 essere qualificato nel compito (*task*) per il quale deve essere fatta la valutazione

- Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

- .3 aver maturato una esperienza pratica di valutazione (*assessment*); e
- .4 se svolge un addestramento comportante l'uso di simulatori, avere maturato una esperienza pratica di valutazione (*assessment*) sul particolare tipo di simulatore sotto la supervisione e con la soddisfazione di un valutatore sperimentato.

### **Addestramento e valutazione all'interno di una istituzione**

- 7 Ogni Contraente che riconosce un corso di addestramento, un ente di addestramento, o una qualifica professionale garantita da un ente di addestramento, come parte dei suoi requisiti per il rilascio di un certificato richiesto dalla Convenzione, dovrà garantire che le qualifiche professionali e l'esperienza degli istruttori e valutatori sono comprese nell'applicazione delle disposizioni della qualità standard della sezione A-I/8. Tale qualifica professionale, esperienza ed applicazione delle disposizioni della qualità standard dovranno incorporare appropriate tecniche istruttive di addestramento, e metodi di addestramento e di valutazione e pratica, e dovranno conformarsi con tutte le disposizioni applicabili dei paragrafi da 4 a 6.

#### **Sezione A-I/7**

##### *Comunicazione delle informazioni*

- 1 Le informazioni richieste dalla regola I/7, paragrafo 1 dovranno essere comunicate al Segretario Generale nei formati prescritti nei paragrafi sotto elencati:

#### **Parte 1 – Comunicazione iniziale di informazioni**

- 2 Entro un anno di calendario dall'entrata in vigore della regola I/7, ogni Contraente riferirà i passi che sono stati fatti per dare alla Convenzione piena e completa efficacia, il detto rapporto dovrà includere il seguente:
- .1 dettaglio dei contatti e carta organizzativa del ministero, dipartimento o agenzia governativa responsabile per l'applicazione della Convenzione
  - .2 una spiegazione concisa delle misure legali e amministrative date e prese per garantire conformità, specialmente con le regole I/2, I/6 e I/9
  - .3 una chiara dichiarazione delle politiche adottate per l'istruzione, addestramento, esame, valutazione (*assessment*) della competenza e certificazione
  - .4 un conciso riepilogo dei corsi, programmi di addestramento, esami e valutazioni previsti per ogni certificato rilasciato secondo la Convenzione
  - .5 una concisa descrizione delle procedure seguite per autorizzare, accreditare o approvare addestramento ed esami, idoneità medica e valutazione (*assessment*) della competenza richiesti dalla Convenzione, le condizioni ad esse allegate, e una lista delle autorizzazioni, accreditamenti e approvazioni concesse.
  - .6 un conciso riepilogo delle procedure seguite per concedere qualsiasi dispensa secondo l'articolo VIII della Convenzione; e

- .7 i risultati della comparazione svolta in conformità con la regola I/11 e una concisa descrizione dei corsi di rinfrescamento (*refreshment*) e aggiornamento (*upgrading*) dell'addestramento ordinati.

## Parte 2 – Rapporti successivi

### 3 Ogni Contraente, dovrà entro sei mesi:

- .1 mantenere o adottare qualsiasi disposizione equivalente per l'istruzione o l'addestramento conformi all'articolo IX, fornendo una completa descrizione di tali disposizioni.
- .2 riconoscere i certificati rilasciati da un altro Contraente, fornire un rapporto riassuntivo delle misure prese per garantire la conformità alla regola I/10; e
- .3 autorizzare l'impiego a bordo delle navi autorizzate a battere la sua bandiera di marittimi possessori di certificati alternativi rilasciati secondo la regola VII/1, fornendo al Segretario Generale una copia del tipo di tabelle di armamento (*safe manning documents*) rilasciati a dette navi.

### 4 Ogni Contraente riferirà, entro sei mesi dal suo compimento, i risultati di ogni valutazione svolta conformemente alla regola I/8, paragrafo 2. Il rapporto della valutazione dovrà includere le seguenti informazioni:

- .1 le qualificazioni e l'esperienza di quelli che effettuano la valutazione; (ad es. certificati di competenza posseduti, esperienza come marittimo e valutatore indipendente, esperienza nel campo dell'addestramento marittimo e valutazione (*assessment*), esperienza nella gestione dei sistemi di certificazione o qualsiasi altra pertinente qualificazione/esperienza)
- .2 i termini di riferimento per la valutazione indipendente e quella dei valutatori
- .3 un elenco degli enti/centri di addestramento compresi dalla valutazione indipendente; e
- .4 i risultati della valutazione indipendente, includenti:
  - .1 la verifica che:
    - .1.1 tutte le disposizioni applicabili della Convenzione e del Codice STCW, incluso i loro emendamenti, sono compresi nel sistema standard di qualità del Contraente, in conformità con la sezione A-I/8, paragrafo 3.1; e
    - .1.2 tutte le misure interne di controllo gestione e azioni di monitoraggio e seguito (*follow up*) sono conformi alle disposizioni programmate e alle procedure documentate e, sono efficaci nel garantire il raggiungimento di obiettivi definiti in conformità con la sezione A-I/8, paragrafo 3.2;
  - .2 una breve descrizione di:
    - .2.1 le non conformità trovate, se esistono, durante la valutazione indipendente;
    - .2.2 le misure correttive raccomandate da indirizzare alle non conformità riscontrate, e

.2.3 le misure correttive effettuate e indirizzate alle non conformità identificate

- 5 I Contraenti riferiranno i passi fatti per far applicare ogni susseguente emendamento obbligatorio alla Convenzione e al Codice STCW, non precedentemente incluso nel rapporto sulla comunicazione iniziale delle informazioni, in conformità alla regola I/7 o qualsiasi precedente rapporto conforme alla regola I/8. Le informazioni saranno incluse nel rapporto successivo conforme alla regola I/8, paragrafo 3, a seguito dell'entrata in vigore dell'emendamento.
- 6 Le informazioni sui passi effettuati per dare attuazione agli emendamenti obbligatori alla Convenzione e al Codice STCW, dove applicabile, dovranno includere i seguenti:
  - .1 una concisa spiegazione delle misure legali e amministrative prese e date per garantire la conformità con l'emendamento.
  - .2 un conciso riepilogo di ogni corso, programma, esame e valutazione (*assessment*) disposta per conformarsi all'emendamento
  - .3 una concisa descrizione delle procedure seguite per autorizzare, accreditare o approvare l'addestramento, gli esami, l'idoneità medica e le valutazioni (*assessment*) della competenza richieste dall'emendamento; e
  - .4 una comparazione tra le misure per dare attuazione all'emendamento e le esistenti misure contenute nei precedenti rapporti conformi alla regola I/7, paragrafo 1 e/o regola I/8, paragrafo 2, dove applicabile.

### **Parte 3 – Commissione delle persone competenti**

- 7 Il Segretario Generale manterrà una lista delle persone competenti, approvata dal Maritime Safety Committee, includente le persone competenti rese disponibili o raccomandate dai Contraenti, che possono essere chiamate per valutare (*evacuate*) i rapporti inviati in conformità alla regola I/7 e regola I/8 e che possono essere chiamate per assistere nella preparazione del rapporto richiesto dalla regola I/7, paragrafo 2. Queste persone dovranno, di solito, essere disponibili durante le pertinenti sessioni del Maritime Safety Committee o i suoi enti sussidiari, ma necessitano di svolgere il proprio lavoro non solamente durante tali sessioni.
- 8 In relazione alla regola I/7, paragrafo 2, le persone competenti dovranno essere a conoscenza delle disposizioni della Convenzione ed almeno una di esse deve essere a conoscenza del sistema di addestramento e certificazione del Contraente interessato
- 9 Quando è ricevuto un rapporto da qualsiasi Contraente secondo la regola I/8, paragrafo 3, il Segretario Generale designerà le competenti persone dalla lista mantenuta in conformità con la sezione A-I/7, paragrafo 7 di cui sopra, per considerare il rapporto e fornire il loro punto di vista su, se:

- .1 il rapporto è completo e dimostra che il Contraente ha svolto una valutazione (*evaluation*) indipendente delle attività di conoscenza, comprensione, abilità (*skills*), acquisizione e valutazione della competenza e dell'amministrazione del sistema di certificazione (incluso la convalida (*endorsement*) e la riconvalida (*revalidation*) in conformità con la sezione A-I/8, paragrafo 3;
- .2 il rapporto è sufficiente per dimostrare che:
  - .2.1 i valutatori erano qualificati
  - .2.2 i termini di riferimento erano chiari abbastanza per garantire che:
    - .2.2.1 tutte le disposizioni applicabili della Convenzione e del Codice STCW, incluso i loro emendamenti, sono comprese nel sistema standard di qualità del Contraente; e
    - .2.2.2 l'attuazione di obiettivi chiaramente definiti in conformità con la regola I/8, paragrafo 1, potrebbe essere verificata sull'intera scala delle attività pertinenti.
  - .2.3 le procedure seguite durante la valutazione indipendente erano appropriate per identificare ogni significativa non conformità nel sistema di addestramento, valutazione della competenza e certificazione dei marittimi del Contraente, come può essere applicabile al Contraente interessato, e
  - .2.4 le azioni intraprese per correggere qualsiasi non conformità rilevata erano tempestive e appropriate \*

10 Ogni riunione delle persone competenti dovrà:

- .1 essere tenuta a discrezione del Segretario Generale
- .2 comprendere un numero dispari di membri, generalmente non superiore a cinque Persone
- .3 nominare un proprio presidente; e
- .4 fornire al Segretario Generale una opinione concordata tra i suoi membri, o se non si è raggiunto un accordo, con i punti di vista della maggioranza e della minoranza

11 Le persone competenti dovranno, in via riservata, esprimere per iscritto il proprio punto di vista su:

- .1 una comparazione dei fatti riportati nelle informazioni comunicate al Segretario Generale dal Contraente con tutte le pertinenti disposizioni della Convenzione
- .2 il rapporto di ogni pertinente valutazione (*evaluation*) presentato in conformità alla

\**le azioni correttive devono essere mezzi tempestivi ed appropriati* significa che quelle azioni devono essere focalizzate sulle cause basiche/radici delle deficienze e devono essere concordate per essere applicate in un prescritto periodo programmato

regola I/8, paragrafo 3;

- .3 il rapporto di ogni passo effettuato per attuare gli emendamenti alla Convenzione e al Codice STCW presentato in conformità alla sezione A-I/7, paragrafo 5; e
- .4 qualsiasi informazione aggiuntiva fornita dal Contraente

#### **Parte 4 – Rapporto al Maritime Safety Committee**

- 12 Nel preparare il rapporto al Maritime Safety Committee richiesto dalla regola I/7, paragrafo 2, il Segretario Generale dovrà:
  - .1 sollecitare e prendere in considerazione i punti di vista espressi dalle persone competenti selezionate dalla lista stabilita in conformità al paragrafo 7;
  - .2 richiedere i chiarimenti, quando necessario, al Contraente su ogni argomento relativo alle informazioni fornite in conformità alla regola I/7, paragrafo 1; e
  - .3 identificare ogni area nella quale il Contraente potrebbe aver chiesto assistenza per attuare la Convenzione
- 13 Il Contraente interessato sarà informato degli accordi presi per la riunione delle persone competenti, e i suoi rappresentanti saranno autorizzati ad essere presenti per chiarire ogni argomento relativo alle informazioni fornite in conformità alla regola I/7, paragrafo 1.
- 14 Se il Segretario Generale non è nella posizione di presentare il rapporto previsto dal paragrafo 2, della regola I/7, il Contraente interessato può richiedere al Maritime Safety Committee di effettuare l'azione contemplata dal paragrafo 3 della regola I/7, prendendo in considerazione le informazioni inviate in conformità a questa sezione e i punti di vista espressi in conformità ai paragrafi 10 e 11.

#### **Sezione A-I/8**

##### *Standards di qualità*

#### **Obiettivi nazionali e standards di qualità**

- 1 Ogni Contraente garantirà che gli obiettivi di istruzione e addestramento e i relativi standards di competenza da raggiungere sono chiaramente definiti e identificano i livelli di conoscenza, comprensione e abilità (*skills*) appropriati agli esami e alle valutazioni (*assessment*) richieste in conformità alla Convenzione siano identificati. Gli obiettivi e i relativi standards di qualità possono essere specificati separatamente per i differenti corsi e programmi di addestramento e comprenderanno la gestione del sistema di certificazione.
- 2 Il campo di applicazione degli standards di qualità comprenderanno la gestione del sistema di certificazione, tutti i corsi e programmi di addestramento, esami e valutazioni (*assessments*) svolte da o sotto l'autorità di un Contraente e le qualifiche professionali ed esperienza richieste agli istruttori e ai valutatori, tenendo conto delle politiche, sistemi, controlli e revisione di garanzia della qualità interna stabiliti per garantire il raggiungimento degli obiettivi definiti.

- 3 Ogni Contraente garantirà che una valutazione indipendente della attività di conoscenza, comprensione, abilità (*skills*), acquisizione della competenza e valutazione (*assessment*), e della gestione del sistema di certificazione, è svolta ad intervalli non superiori ai cinque anni, in modo da verificare che:
  - .1 tutte le disposizioni applicabili della Convenzione e del Codice STCW, incluso i loro emendamenti, sono compresi nel sistema standard di qualità.
  - .2 tutte le misure per il controllo interno della gestione, il monitoraggio e le azioni di proseguimento (*follow up*) sono conformi con i servizi programmati e le procedure documentate e sono efficaci per garantire il raggiungimento degli obiettivi definiti
  - .3 i risultati di ogni valutazione indipendente sono documentati e portati all'attenzione di quei responsabili di quell'area valutata; e
  - .4 una azione tempestiva è intrapresa per correggere le deficienze

### **Sezione A-I/9**

#### *Standards medici*

- 1 I Contraenti quando stabiliscono gli standards dell'idoneità medica per i marittimi, come richiesto dalla regola I/9, dovranno aderire agli standards minimi per la capacità visiva sul lavoro riportati nella tavola A-I/9 e tenere in conto i criteri per l'idoneità fisica e medica enunciati nel paragrafo 2. Essi dovranno anche tenere conto della guida data nella sezione B-I/9 di questo Codice e la tavola B-I/9 riguardante la valutazione (*assessment*) delle capacità (*abilities*) fisiche minime.

Questi standards, nella misura determinata dal Contraente, senza pregiudizio per la sicurezza (*safety*) dei marittimi che già lavorano (*servicing*) a bordo e tra le differenti mansioni (*functions*) di bordo, tenendo in mente i differenti compiti (*duties*) dei marittimi. Essi dovranno anche prendere in considerazione ogni menomazione (*impairment*) o malattia (*disease*) che limiterà la capacità (*ability*) del marittimo a svolgere efficacemente i propri compiti (*duties*) durante il periodo di validità del certificato medico.

- 2 Gli standards di idoneità fisica e medica, stabiliti dal Contraente, dovranno garantire che i marittimi soddisfino i seguenti criteri:
  - .1 avere l'abilità (*capability*) fisica, prendendo in considerazione il paragrafo 5 sotto riportato, di soddisfare tutti i requisiti dell'addestramento basico, come richiesto dalla sezione A-VI/1, paragrafo 2
  - .2 dimostrare un adeguato udito e linguaggio per comunicare efficacemente e individuare ogni allarme udibile
  - .3 non essere in alcuna condizione medica, disordine o menomazione che impedirà l'efficace e sicuro svolgimento dei loro compiti abituali e di emergenza a bordo durante il periodo di validità del certificato medico
  - .4 non essere sofferente di alcuna condizione medica che è probabile che possa essere aggravata dal servizio in mare e rendere il marittimo non adatto per tale servizio o

mettere in pericolo la salute e la sicurezza di altre persone a bordo; e

- .5 non assumere alcun medicinale che abbia effetti collaterali che menomano il giudizio, l'equilibrio o qualsiasi altro requisito per un sicuro ed efficace svolgimento dei compiti (*duties*) abituali e di emergenza a bordo
- 3 Le visite per l'idoneità medica dei marittimi dovranno essere effettuate da medici professionisti appropriatamente qualificati e di esperienza, riconosciuti dal Contraente.
- 4 Ogni Contraente stabilirà delle disposizioni per il riconoscimento dei medici professionisti. Un registro dei medici professionisti riconosciuti dovrà essere mantenuto dal Contraente e resa disponibile, su richiesta, agli altri Contraenti, compagnie e marittimi.
- 5 Ogni Contraente fornirà una guida per lo svolgimento delle visite di idoneità medica e il rilascio dei certificati medici, tenendo in considerazione le disposizioni enunciate nella sezione B-I/9 di questo Codice. Ogni Contraente determinerà la quantità di discrezione data ai medici professionisti riconosciuti circa l'applicazione degli standards medici, tenendo in mente i differenti compiti (*duties*) dei marittimi, eccetto quelli per i quali non c'è discrezione a riguardo degli standards minimi della capacità visiva, per la visione a distanza assistita, la visione vicina/istantanea e la visione dei colori riportati nella tabella A-I/9 per i marittimi della sezione coperta a cui è richiesto di svolgere i compiti (*duties*) di vedetta. Un Contraente può permettere discrezione sull'applicazione di questi standards a riguardo dei marittimi della sezione macchina, sulla condizione della visione combinata dei marittimi che soddisfa i requisiti enunciati nella tavola A-I/9
- 6 Ogni contraente dovrà stabilire processi e procedure per permettere ai marittimi che, dopo la visita, non soddisfano i requisiti standards di idoneità medica o hanno avuto una limitazione imposta sulla loro capacità (*ability*) di lavoro, in particolare riguardo al tempo, area di lavoro o area commerciale, di avere il loro caso rivisto secondo le disposizioni del Contraente riguardanti l'appello
- 7 I certificati medici previsti dalla regola I/9, paragrafo 3, dovranno includere, come minimo, le seguenti informazioni:
  - .1 Autorità autorizzante** e le disposizioni per le quali il documento è rilasciato
  - .2 Informazioni sul marittimo:**
    - .2.1 Nome: (*Cognome, primo e intermedio*)
    - .2.2 Data di nascita (*giorno/mese/anno*)
    - .2.3 Sesso (*maschile/femminile*)
    - .2.4 Nazionalità
  - .3 Dichiarazione del medico professionista riconosciuto**
    - .3.1 Conferma che i documenti di identificazione sono stati controllati al momento della visita: Si/No
    - .3.2 L'udito è conforme agli standards della STCW A-I/9? Si/No
    - .3.3 L'udito, senza aiuti, è soddisfacente? Si/No

- .3.4 L'acutezza della vista è conforme agli standards della STCW A-I/9? : Si/No
- .3.5 La visione dei colori \* è conforme agli standards della STCW A-I/9? : Si/No
  - .3.5.1 data dell'ultimo esame della visione dei colori
- .3.6 Abile per i compiti di vedetta? Si/No
- .3.7 Nessuna limitazione o restrizione all'idoneità ? Si/No
  - Se No specificare le limitazioni o restrizioni
- .3.8 Se il marittimo è libero da ogni condizione medica che può aggravarsi con l'imbarco o rendere il marittimo inidoneo per tale servizio o mettere in pericolo la salute delle altre persone a bordo? Si/No
- .3.9 data della visita (*giorno/mese/anno*)
- .3.10 data di scadenza del certificato (*giorno/mese/anno*)

#### **.4 Dettagli dell'autorità rilasciante**

- .4.1 Timbro ufficiale (incluso il nome) dell'autorità rilasciante
- .4.2 Firma della persona autorizzata

#### **.5 Firma del marittimo – *confermante che il marittimo è stato informato del contenuto del certificato e del diritto di una revisione in conformità con il paragrafo 6 della sezione A-I/9***

- 8 I certificati medici saranno nella lingua ufficiale del paese rilasciante. Se la lingua usata non è l'inglese, il testo dovrà includere una traduzione in questa lingua.

- *Nota: la valutazione della visione del colore necessita essere svolta solamente ogni sei anni*

**Tavola A-I/9**

**Standards minimi di capacità visiva – sul lavoro – per i marittimi**

Regola Convenzione STCW	Categoria di marittimi	Visione a distanza (1)		Visione vicina/colpo d'occhio	Visione dei colori <sup>(3)</sup>	Campi visivi (4)	Accecamen to notturno (4)	Diplopia (visione doppia) <sup>(4)</sup>
		Un occhio	Altro occhio	Entrambi gli occhi insieme, aiutati o non aiutati				
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4 II/5 VII/2	Comandanti, Ufficiali di coperta, Comuni a cui è richiesto di svolgere il servizio di vedetta	0,5 <sup>(2)</sup>	0,5	Visione richiesta per la navigazione della nave (es. riferimento alle carte e pubblicazioni nautiche, uso della strumen - tazione e apparecchiature del ponte e identificazione degli aiuti alla navigazione)	Vedere nota 6	Campi visivi normali	Visione richiesta per svolgere tutte le necessarie mansioni nella oscurità senza compromes si	Senza condizioni significati ve evidenti
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4 III/5 III/6 III/7 VII/2	Tutti gli ufficiali di macchina, ufficiali elettrotecnic i, comuni elettrotecnic i e comuni o altri facenti parte di una guardia di macchina	0,4	0,4 (vedi nota 5)	Visione richiesta per leggere gli strumenti posti in stretta vicinanza, per far funzionare l'impianto e per identificare i sistemi/compon enti come necessario	Vedere nota 7	Campi visivi sufficie nti	Visione richiesta per svolgere tutte le necessarie mansioni nella oscurità senza compromes si	Senza condizioni significati ve evidenti
I/11 IV/2	Operatori radio GMDSS	0,4	0,4	Visione richiesta per leggere gli strumenti posti in stretta vicinanza, per far funzionare l'impianto e identificare i sistemi/compon enti come necessario	Vedere nota 7	Campi visivi sufficie nti	Visione richiesta per svolgere tutte le necessarie mansioni nella oscurità senza compromes si	Senza condizioni significati ve evidenti

**Note:**

- 1: valori espressi in Snellen nella numerazione decimale
- 2: e' raccomandato un valore di almeno 0,7 in un occhio per ridurre il rischio di una malattia di base non individuata
- 3: come definito nelle *Raccomandazioni Internazionali circa i requisiti della visione dei colori per i trasporti* della Commissione Internazionale dell'Illuminazione (CIE-143- 2001 includendo ogni successiva versione)
- 4: Soggetto alla valutazione (*assessment*) di un clinico specialista della visione dove richiesta dai risultati della visita Iniziale
- 5: Il personale di macchina dovrà avere una visione della vista combinata di almeno 0,4
- 6: Standard CIE per la visione dei colori 1 o 2. **Altri equivalenti metodi di conferma dei test attualmente riconosciuti dall'Amministrazione possono continuare ad essere usati**
- 7: Standard CIE per la visione dei colori 1, 2 o 3. **Altri equivalenti metodi di conferma dei test attualmente riconosciuti dall'Amministrazione possono continuare ad essere usati.**

## Sezione A-I/10

### Riconoscimento dei certificati

- 1 Le disposizioni della regola I/10, paragrafo 4 riguardanti il mancato riconoscimento dei certificati rilasciati da un Non Contraente non dovranno essere interpretate come ostacolanti un Contraente, quando rilasciante i suoi propri certificati, dall' accettare il periodo d'imbarco, istruzione e addestramento acquisito sotto l'autorità di un Non Contraente, purchè il Contraente rispetti la regola I/9 nel rilasciare ognuno di tali certificati e garantisca che le disposizioni della Convenzione relative al periodo d'imbarco, istruzione, addestramento e competenza sono stati rispettati.
- 2 Dove una Amministrazione che ha riconosciuto un certificato ritiri la sua convalida (*endorsement*) del riconoscimento per motivi disciplinari, l'Amministrazione dovrà informare delle circostanze il Contraente che ha rilasciato il certificato.

## Sezione A-I/11

### Riconvalida dei certificati

#### Competenza professionale

- 1 La competenza professionale continua, come richiesta dalla regola I/11, dovrà essere stabilita da:
  - .1 un periodo d'imbarco approvato, svolgendo mansioni (*functions*) appropriate al certificato posseduto, per un periodo di almeno:
    - .1.1 un totale di 12 mesi nei precedenti cinque anni, o
    - .1.2 un totale di tre mesi nei precedenti sei mesi immediatamente prima della riconvalida; o
  - .2 aver svolto mansioni (*functions*) considerate equivalenti al periodo d'imbarco richiesto nel paragrafo 1.1, o
  - .3 superare un test appropriato; o
  - .4 completare con successo un corso o corsi approvati di addestramento; o
  - .5 aver completato un periodo di imbarco approvato, svolgendo le funzioni (*functions*) appropriate al certificato posseduto, per un periodo di non meno di tre mesi nella posizione (*capacity*) di soprannumero, o in un grado di ufficiale, inferiore a quello per il quale il certificato posseduto è valido, immediatamente prima di assumere il grado per il quale esso è valido.
- 2 I corsi di rinfrescamento (*refreshment*) e di aggiornamento (*updating*) richiesti dalla regola I/11 dovranno essere approvati e includere i cambi nelle pertinenti norme nazionali e internazionali relative alla sicurezza della vita in mare, sicurezza (*security*) e la protezione dell'ambiente marino e prendere in considerazione ogni aggiornamento dello standard di competenza interessato

- 3 La continua competenza professionale per le cisterne (*tankers*) come richiesto secondo la regola I/11, paragrafo 3, sarà stabilita da:
  - .1 approvato periodo di imbarco, svolgendo i compiti (*duties*) appropriati al certificato per la cisterna (*tanker*) o convalida (*endorsement*) posseduta, per un periodo totale di almeno 3 mesi nei precedenti 5 anni, o
  - .2 aver completato con successo un pertinente corso o corsi di addestramento approvato
- 4 La competenza professionale continua per comandanti e ufficiali a bordo delle navi che operano in acque polari, come richiesto dalla regola 1/11, è stabilita da:
  - .1 periodo d'imbarco approvato, svolgendo le funzioni adeguate al certificato posseduto, per un periodo di almeno due mesi in totale durante i cinque anni precedenti; o
  - .2 aver svolto funzioni considerate essere equivalenti al servizio di navigazione richiesto al paragrafo 4.1; o
  - .3 superando un esame approvato; o
  - .4 completando con successo un corso o corsi di formazione approvati.

## Sezione A-I/12

*Standards che regolano l'utilizzo dei simulatori*

### Parte 1 – Prestazioni standards

#### Prestazioni generali standards per i simulatori usati nell'addestramento

- 1 Ogni Contraente dovrà garantire che ogni simulatore usato per l'addestramento obbligatorio basato sul simulatore, dovrà:
  - .1 essere adatto per gli obiettivi scelti e i compiti (*tasks*) dell'addestramento
  - .2 essere capace di simulare le capacità operative del relativo apparato di bordo, ad un livello di realtà fisica appropriato con gli obiettivi dell'addestramento, e includere le capacità, limitazioni e possibili errori di detto apparato;
  - .3 avere sufficiente realismo comportamentale da permettere ad una persona sottoposta ad addestramento (*trainee*) di acquisire le abilità (*skills*) appropriate agli obiettivi dell'addestramento;
  - .4 fornire un ambiente operativo controllato capace di produrre una varietà di condizioni che possano comprendere situazioni di emergenza, pericolose o inusuali pertinenti agli obiettivi dell'addestramento;
  - .5 fornire una interfaccia mediante la quale la persona sottoposta ad addestramento (*trainee*) possa interagire con l'apparato, l'ambiente simulato e come appropriato l'istruttore, e
  - .6 permettere ad un istruttore di controllare, monitorare e registrare gli esercizi per una efficace discussione finale (*debriefing*) con le persone sottoposte all'addestramento (*trainees*)

## **Prestazioni generali standards per i simulatori usati nella valutazione (*assessment*) della competenza**

- 2 Ogni Contraente dovrà garantire che ogni simulatore usato per la valutazione (*assessment*) della competenza richiesta dalla Convenzione o per ogni dimostrazione di continua perizia (*continued proficiency*) così richiesta, dovrà:
  - .1 essere capace di soddisfare la specifica valutazione (*assessment*) degli obiettivi
  - .2 essere capace di simulare le capacità operative dell'apparato di bordo interessato ad un livello di realismo appropriato alla valutazione (*assessment*) degli obiettivi, ed includere le capacità, limitazioni e possibili errori di tale apparato;
  - .3 avere un sufficiente realismo comportamentale per permettere al candidato (*trainee*) di mostrare le abilità (*skills*) appropriate alla valutazione (*assessment*) degli obiettivi
  - .4 fornire una interfaccia mediante la quale un candidato possa interagire con l'apparecchiatura e l'ambiente simulato.
  - .5 fornire un ambiente operativo controllato, capace di produrre una varietà di condizioni, che possono comprendere situazioni di emergenza, pericolose o inusuali pertinenti alla valutazione (*assessment*) degli obiettivi; e
  - .6 permettere a un valutatore di controllare, monitorare e registrare gli esercizi per l'efficace valutazione (*assessment*) della prestazione dei candidati.

### **Prestazioni standards addizionali**

- 3 Oltre a soddisfare i requisiti basici enunciate nei paragrafi 1 e 2, l'apparato di simulazione al quale questa sezione si riferisce, dovrà soddisfare le prestazioni standards date qui di seguito in conformità con il loro specifico tipo.

#### *Simulazione radar*

- 4 L'apparato di simulazione radar dovrà essere capace di simulare le capacità operative dell'apparato radar di navigazione che soddisfi tutte le applicabili prestazioni standards adottate dall'Organizzazione\* e incorporare le strutture (*facilities*) per:
  - .1 funzionare nel modo di moto relativo stabilizzato e nei modi di moto vero (*true motion*) con mare e terra stabilizzati
  - .2 modellare le condizioni meteorologiche, correnti di marea, corrente, settori d'ombra, falsi echi e altri effetti di propagazione, e produrre linee di costa, boe di navigazione e di ricerca e transponders per il soccorso
  - .3 creare in tempo reale un ambiente operativo che comprenda almeno due stazioni navi proprie con la capacità (*ability*) di cambiare la rotta e velocità della propria nave e includere i parametri per almeno 20 navi bersaglio e appropriate strutture (*facilities*) di comunicazione

#### *Simulazione del Ausilio al Plotaggio Automatico del Radar (ARPA – Automatic Radar Plotting Aid)*

5 L'apparato di simulazione ARPA dovrà essere capace di simulare le capacità operative dell'ARPA che soddisfi tutte le applicabili prestazioni standards adottate dall'Organizzazione\* e dovrà incorporare le attrezzature (*facilities*) per:

.1 acquisizione manuale e automatica del bersaglio

.2 informazioni sul percorso effettuato

\*Vedere le prestazioni standards pertinenti e appropriate adottate dall'Organizzazione

.3 uso di aree di esclusione (*zone proibite alla navigazione*)

.4 vettore in scala grafica del tempo (*vector/graphic time-scale*) e informazioni visive (*data display*); e

.5 prova delle manovre

## **Parte 2 – Altre disposizioni**

### **Obiettivi dell'addestramento sul simulatore**

6 Ogni Contraente dovrà garantire che gli scopi e gli obiettivi dell'addestramento basato sul simulatore siano definiti all'interno di un programma globale di addestramento e che gli specifici obiettivi e compiti (*compiti*) dell'addestramento siano selezionati in modo da riguardare il più possibile i compiti (*tasks*) e le pratiche di bordo

### **Procedure di addestramento**

7 Nello svolgere l'addestramento obbligatorio basato sul simulatore, gli istruttori dovranno garantire che:

.1 le persone sotto addestramento (*trainees*) sono adeguatamente informate (*briefed*) in anticipo sugli obiettivi e compiti dell'esercizio ed è stato dato sufficiente tempo per la pianificazione prima che inizi l'esercizio

.2 le persone sotto addestramento hanno un adeguato tempo di familiarizzazione sul simulatore e con la sua attrezzatura prima che inizi ogni esercizio di addestramento o di valutazione

.3 la guida data e gli stimoli per l'esercizio sono appropriati agli obiettivi e ai compiti dell'esercizio selezionato e al livello della persona sotto addestramento (*trainee*)

.4 gli esercizi sono efficacemente monitorati e supportati, come appropriato, da osservazioni audio e video dell'attività della persona sotto addestramento (*trainee*) e da rapporti di valutazione prima e dopo l'esercizio

.5 le persone sotto addestramento sono efficacemente relazionate dopo l'esercizio (*debriefed*) per garantire che gli obiettivi dell'addestramento sono stati raggiunti e che l'abilità (*skill*) operativa dimostrata è di uno standard accettabile

- .6 è incoraggiato l'uso della valutazione tra pari (*peer assessment*) durante l'incontro dopo l'esercizio (*debriefing*); e
  - .7 gli esercizi al simulatore sono progettati e provati per garantire la loro adattabilità agli specificati obiettivi di addestramento.
- 

### **Procedure di valutazione** (*assessment*)

- 8 Dove sono usati i simulatori per valutare (*assessment*) la capacità (*ability*) dei candidati per dimostrare il livello di competenza, i valutatori dovranno garantire che:
  - .1 i criteri della prestazione sono chiaramente identificati ed esplicitati e sono validi e disponibili per i candidati
  - .2 i criteri di valutazione (*assessment*) sono chiaramente stabiliti e sono espliciti per garantire l'affidabilità e l'uniformità della valutazione (*assessment*) e per ottimizzare la misurazione e la valutazione dell'obiettivo, in modo che il giudizio soggettivo sia ridotto al minimo
  - .3 i candidati sono relazionati (*briefed*) chiaramente sui compiti (*tasks*) e/o abilità (*skills*) da essere valutate e sui compiti (*tasks*) e criteri della prestazione con i quali sarà determinata la loro competenza
  - .4 la valutazione (*assessment*) della prestazione prende in considerazione le normali procedure operative e ogni interazione comportamentale con gli altri candidati sul simulatore o gli addetti al simulatore
  - .5 il punteggio o i metodi di classificazione per valutare (*asess*) la prestazione sono usati con cautela fino a quando essi non sono stati convalidati
  - .6 il criterio fondamentale è che il candidato dimostri la capacità (*ability*) di svolgere il compito(*task*) in modo sicuro (*safely*) ed efficacemente da soddisfare il valutatore

### **Qualificazione degli istruttori e valutatori** \*

- 9 Ogni Contraente garantirà che gli istruttori e i valutatori sono appropriatamente qualificati e di esperienza per i particolari tipi e livelli di addestramento e la corrispondente valutazione (*assessment*) della competenza come specificato nella regola I/6 e nella sezione A-I/6

#### **Sezione A-I/13**

*Svolgimento delle prove* (*trials*)

(Nessuna disposizione)

\*il pertinente IMO Model Course e la risoluzione MSC.64 (67) *Recommendations on new and amended performance standards* possono essere di aiuto nella preparazione dei corsi

## Sezione A-I/14

### Responsabilità delle compagnie

- 1 Le compagnie, i comandanti e i membri dell'equipaggio hanno ognuno la responsabilità di garantire che agli obblighi enunciati in questa sezione è stata data piena e completa efficacia e così anche per altre misure che potrebbe essere necessario prendere per garantire che ogni membro dell'equipaggio possa dare un contributo intelligente ed informato al sicuro funzionamento della nave
- 2 La compagnia fornirà al comandante di ogni nave, a cui si applica la Convenzione, delle istruzioni scritte indicanti le politiche e le procedure che devono essere seguite per garantire che a tutti i marittimi nuovi impiegati a bordo è stata data una opportunità ragionevole di familiarizzarsi con l'attrezzatura di bordo, le procedure operative e le altre disposizioni necessarie per un corretto svolgimento dei propri compiti, prima di essere assegnati ai loro compiti (*duties*). Tali politiche e procedure includeranno:
  - .1 assegnazione di un ragionevole periodo di tempo durante il quale ogni marittimo nuovo impiegato avrà una opportunità di essere messo a conoscenza di:
    - .1.1 la specifica apparecchiatura che il marittimo userà o farà funzionare, e
    - .1.2 servizio di guardia specifico della nave, sicurezza (*safety*), protezione dell'ambiente, security e le procedure di emergenza e le disposizioni che il marittimo deve conoscere per svolgere correttamente i compiti assegnategli; e
  - .2 designazione di un membro dell'equipaggio ben informato, che sarà responsabile di garantire che una opportunità è data a ogni marittimo nuovo impiegato di ricevere le informazioni essenziali nella lingua che il marittimo comprende.
- 3 Le compagnie dovranno garantire che i comandanti, ufficiali e altro personale assegnato a specifici compiti (*duties*) e responsabilità a bordo delle loro navi passeggeri ro-ro hanno completato l'addestramento di familiarizzazione per conseguire le abilità che sono appropriate alla posizione (*capacity*) che deve essere occupata e compiti (*duties*) e responsabilità da assumere, prendendo in considerazione la guida riportata nella sezione B-I/14 di questo Codice
4. Le compagnie dovranno garantire che i comandanti e gli ufficiali a bordo delle loro navi passeggeri abbiano completato la formazione di familiarizzare per raggiungere le capacità che sono appropriate alla capacità da coprire e ai compiti e responsabilità da assumere, tenendo conto degli orientamenti forniti nella sezione BI / 14 , paragrafo 3 del presente Codice

## Sezione A-I/15

### Disposizioni transitorie

(Nessuna disposizione)

## Sezione A-I/16

### Verifica della conformità

- 1 Per lo scopo della regola I/16 le aree che saranno soggette ad audit sono qui indicate nella tavola sottostante:

Aree soggette ad audit		
Riferimento	Area	Note e descrizione sommaria
<b>Comunicazione iniziale d'informazione</b>		
Articolo IV, regola I/7 e sezione A-I/7, paragrafo 2	Comunicazione iniziale d'informazione	Il Contraente ha comunicato le informazioni pertinenti all'articolo IV e alla regola I/7? Se sì, il Maritime Safety Committee ha confermato che le informazioni fornite dimostrano che "pieno e completo effetto" è stato dato alle disposizioni della Convenzione STCW ?
<b>Rapporti susseguenti</b>		
Articolo IX e sezione A-I/7, paragrafo 3.1	Equivalenze	L'Amministrazione ha mantenuto/adottato qualsiasi disposizione relativa all'istruzione ed addestramento comunicando le informazioni, in conformità con la regola I/7? Se sì, i dettagli di tali disposizioni sono stati comunicati al Segretario Generale?
Regola I/10 e sezione A-I/7, paragrafo 3.2	Riconoscimento dei certificati	L'Amministrazione riconosce i certificati rilasciati da un altro Contraente in conformità con la regola I/10? Se sì, il Contraente ha presentato i rapporti sulle misure prese per garantire la conformità con la regola I/10?
Regola VII/1, sezione A-VII/1, paragrafo 3.3	Certificazione alternativa	L'Amministrazione ha autorizzato l'impiego di marittimi in possesso di certificati alternativi rilasciati secondo la regola VII/1 su navi autorizzate a battere la sua bandiera? Se sì, ha una copia del tipo di tabella di armamento ( <i>Minimum Safe Manning document</i> ) rilasciato a tali navi è stato inviato al Segretario Generale?
Regola I/8.3 e sezione A-I/7, paragrafo 4	Comunicazione delle informazioni relative alla valutazione periodica indipendente	Il Contraente ha comunicato il suo rapporto della valutazione indipendente in conformità con la regola I/8?
Regola I/7.4 e sezione A-I/7 paragrafi 5 e 6	Comunicazione di informazioni relativi agli emendamenti STCW	L'Amministrazione ha comunicato un rapporto relativo l'implementazione dei susseguenti emendamenti obbligatori alla Convenzione e al Codice STCW?
Regola I/13, paragrafi 4 e 5	Conduzione delle prove	L'Amministrazione ha autorizzato navi battenti la sua bandiera a partecipare alle prove? Se sì, i dettagli di tali prove sono stati comunicati al Segretario generale (Paragrafo 4)?, e I dettagli dei risultati delle prove sono stati riferiti al Segretario generale (paragrafo 5)?
<b>Controllo</b>		
Articolo X e regola I/4	Port State control	Il Contraente ha esercitato il Port State Control? Se sì, ha stabilito delle misure di controllo come richiesto dall'articolo X?
<b>Idoneità al lavoro e disposizioni per la tenuta della guardia</b>		
Regola VIII/1, paragrafo 1 e sezione A-VIII/1	Prevenzione dell'affaticamento	L'Amministrazione ha stabilito delle misure per imporre i requisiti della Convenzione e del Codice STCW relative alla prevenzione dell'affaticamento?
Regola VIII/1, paragrafo 2 e sezione A-VIII/1, paragrafo 10	Prevenzione dell'abuso di droga e alcol	L'Amministrazione ha stabilito delle misure per imporre i requisiti della Convenzione e del Codice STCW per prevenire l'abuso di droga e alcol?
Regola VIII/2	Disposizioni per la tenuta della	L'Amministrazione ha attirato l'attenzione delle

	guardia e principi che devono essere osservati	compagnie, comandanti, direttori di macchina e tutto il personale di guardia sui requisiti, principi e linee guida riportate nel Codice STCW per garantire che il sicuro e continuo svolgimento delle guardie, appropriato alle prevalenti circostanze e condizioni, siano mantenuti sempre a bordo delle navi naviganti in mare?
--	--	---



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori  
**CAPITOLO II**

**Standards riguardanti il comandante e la sezione coperta**

**Sezione A-II/1**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi di 500 GT o maggiori*

**Standard di competenza**

- 1 A ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 essere richiesto di dimostrare la competenza a svolgere, a livello operativo, i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-II/1;
  - .2 possedere, come minimo, il certificato appropriato per effettuare le comunicazioni radio VHF in conformità con i requisiti dei Regolamenti Radio; e
  - .3 se designato ad avere la responsabilità primaria per le radio comunicazioni durante i soccorsi agli incidenti, avere il certificato appropriato rilasciato o riconosciuto conformemente alle disposizioni dei Regolamenti Radio
- 2 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesta per la certificazione è elencata nella colonna 2 della tavola A-II/1.
- 3 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-II/1 sarà sufficiente agli ufficiali di guardia per svolgere i loro compiti (*duties*) per la tenuta della guardia\*
- 4 L'addestramento e l'esperienza per raggiungere il necessario livello di conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) sarà basata sulla sezione A-VIII/2 parte 4-1 – Principi che devono essere osservati nel mantenere una guardia di navigazione – e sarà anche tenuto conto dei requisiti pertinenti di questa parte e la guida riportata nella parte B di questo codice.
- 5 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di avere raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare (*evaluating*) la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-II/1
  - Il pertinente IMO Model Course può essere di aiuto per la preparazione dei corsi

### **Addestramento a bordo** (*on board training*)

- 6 Ogni candidato per la certificazione di ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi di 500 GT o maggiori, il cui periodo di imbarco, in conformità con il paragrafo 2.2 della regola II/1, fa parte di un programma di addestramento approvato per soddisfare i requisiti di questa sezione, dovrà seguire un programma approvato di addestramento a bordo che:
  - .1 garantisca che, durante il richiesto periodo di imbarco, il candidato riceva un addestramento pratico sistematico e l'esperienza nei compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione, tenendo in considerazione la guida riportata nella sezione B-II/1 di questo Codice.
  - .2 sia strettamente supervisionato e controllato da ufficiali qualificati a bordo delle navi in cui viene svolto l'approvato periodo di imbarco; e
  - .3 sia adeguatamente documentato in un quaderno di addestramento (*training record book*) o documento similare\*

### **Viaggi costieri** (*near coastal voyages*)

- 7 Per il rilascio di certificati limitati alla navigazione costiera (*near coastal voyages*), tenendo in mente la sicurezza di tutte le navi che possono operare nelle stesse acque, i seguenti argomenti possono essere omessi da quelli elencati nella colonna 2 della tavola A-II/1 :
    - .1 navigazione astronomica; e
    - .2 quei sistemi elettronici per la determinazione del punto nave e per la navigazione che non comprendono le acque per le quali è valido il certificato
- Il pertinente IMO Model Course e un documento simile prodotto dall'International Shipping Federation può essere di aiuto nella preparazione del quaderno di addestramento (*training record book*)

**VEDERE TABELLA A-II/1**

## Sezione A-II/2

Requisiti minimi obbligatori per la certificazione dei comandanti e dei primi ufficiali su navi di GT 500 o maggiori

### Standard di competenza

- 1 A ogni candidato per la certificazione quale comandante o primo ufficiale di navi di 500 GT o maggiori sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere, a livello direttivo (*management level*), i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-II/2.
- 2 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesta per la certificazione sono elencate nella colonna 2 della tavola A-II/2. Questa comprende, espande ed estende in profondità gli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-II/1 per gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione.
- 3 Tenendo in mente che il comandante ha la responsabilità finale della sicurezza della nave, dei passeggeri, dell'equipaggio e del carico e, della protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento da parte della nave e che un primo ufficiale sarà in una posizione di assumere questa responsabilità in ogni momento, la valutazione (*assessment*) su questi argomenti sarà progettata per provare la loro capacità (*ability*) di assimilare tutte le informazioni disponibili che influiscono sulla sicurezza (*safety and security*) della nave, dei suoi passeggeri, equipaggio e carico, o la protezione dell'ambiente marino.
- 4 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-II/2 sarà sufficiente per permettere al candidato di imbarcare in qualità di comandante o di primo ufficiale\*
- 5 Il livello della conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesta secondo le differenti sezioni nella colonna 2 della tavola A-II/2 può essere variato a seconda che il certificato sia valido per navi di GT 3000 o maggiori o per navi di GT tra 500 e 3000.
- 6 L'addestramento e l'esperienza per raggiungere il necessario livello della conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) dovranno tenere conto dei pertinenti requisiti di questa parte e della guida data nella parte B di questo Codice.
- 7 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare la competenza riportati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-II/2

### Viaggi in vicinanza della costa (*near coastal voyages*)

- 8 Una Amministrazione può rilasciare un certificato limitato a imbarcare su navi impegnate esclusivamente in viaggi costieri (*near coastal voyages*) e, per il rilascio di detto certificato, può escludere quegli argomenti che non sono applicabili alle acque o alle navi interessate, tenendo in mente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che possono operare nelle stesse acque.
  - Il pertinente IMO Model Course può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

**VEDERE TABELLA A-II/2**

## **Sezione A-II/3**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione e di comandanti su navi inferiori a 500 GT, impegnate in viaggi costieri (near coastal voyages)*

### **UFFICIALE RESPONSABILE DI UNA GUARDIA DI NAVIGAZIONE**

#### **Standard di competenza**

- 1 Ad ogni candidato per la certificazione dovrà:
  - .1 essere richiesto di dimostrare la competenza a svolgere, a livello operativo, i compiti (*tasks*), i doveri (*duties*) e le responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-II/3;
  - .2 come minimo possedere l' appropriato certificato per effettuare le comunicazioni radio in VHF in conformità con i requisiti dei Regolamenti Radio; e
  - .3 se designato ad avere la responsabilità primaria delle comunicazioni radio durante il soccorso in caso di incidenti, possedere l' appropriato certificato rilasciato o riconosciuto secondo le disposizioni dei Regolamenti Radio.
- 2 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richieste per la certificazione sono elencate nella colonna 2 della tavola A-II/3
- 3 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-II/3 sarà sufficiente per permettere al candidato di imbarcare nella posizione (*capacity*) di ufficiale responsabile di una guardia di navigazione.
- 4 L' addestramento e l' esperienza per raggiungere il necessario livello di conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) saranno basate sulla sezione A-VIII/2, parte 4-1 – Principi da essere osservati nel mantenere una guardia di navigazione, e dovrà anche tenere conto dei pertinenti requisiti di questa parte e della guida data nella parte B di questo Codice.
- 5 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l' evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare la competenza riportati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-II/3

#### **Addestramento speciale**

- 6 Ogni candidato per la certificazione di ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi inferiori a 500 GT, impegnate in viaggi costieri (*near coastal voyages*), che in conformità con il paragrafo 4.2.1 della regola II/3 gli è richiesto di aver completato uno speciale addestramento, dovrà seguire un programma approvato di addestramento a bordo che:
  - .1 garantisca che, durante il richiesto periodo di imbarco, il candidato riceva un sistematico addestramento pratico e l' esperienza nei compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità di un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione, tenendo conto della guida data nella sezione B-II/1 di questo Codice;

- .2 a bordo delle navi in cui svolge il periodo di imbarco approvato è strettamente supervisionato e controllato da un ufficiale qualificato; e
- .3 è adeguatamente documentato in un quaderno di addestramento (*training record book*) o documento simile\*

## COMANDANTE

- 7 Ogni candidato per la certificazione di comandante su navi inferiori a 500 GT, impegnate in viaggi costieri (*near coastal voyages*) dovrà soddisfare i requisiti per ufficiale responsabile di una guardia di navigazione enunciati qui sotto e, in aggiunta, gli sarà richiesto di fornire l'evidenza della conoscenza e della capacità (*ability*) per svolgere tutti i doveri (*duties*) di comandante.

## VEDERE TABELLA A-II/3

- 
- Il pertinente IMO Model Course e un documento simile prodotto dall'International Shipping Federation può essere di aiuto nella preparazione dei quaderni di addestramento (*training record books*)

## **Sezione A-II/4**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comuni facenti parte di una guardia di navigazione*

### **Standard di competenza**

- 1 A ogni comune facente parte di una guardia di navigazione su una nave navigante in mare di GT 500 o maggiore, sarà richiesto di dimostrare la competenza nello svolgere la mansione (*function*) di navigazione a livello di sostegno (*support level*), come specificato nella colonna 1 della tavola A-II/4
- 2 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richieste ai comuni facenti parte di una guardia di navigazione su navi naviganti in mare di GT 500 o maggiori sono elencate nella colonna 2 della tavola A-II/4
- 3 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare la competenza specificati nella colonna 3 e 4 della tavola A-II/4. Il riferimento alla "prova pratica" nella colonna 3, può comprendere un addestramento approvato a terra nel quale lo studente è sottoposto ad una prova pratica.
- 4 Quando per alcune mansioni (*functions*) non esistano tavole di competenza per il livello di sostegno (*support level*), sarà responsabilità dell'Amministrazione di stabilire i requisiti dell'appropriato addestramento, valutazione e certificazione che dovranno essere applicati al personale designato a svolgere quelle mansioni (*functions*) a livello di sostegno (*support level*)

**VEDERE TABELLA A-II/4**

## **Sezione A-II/5**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comuni quali marinai abilitati di coperta (able seafarer deck)*

### **Standard di competenza**

- 1 A ogni marittimo qualificato di coperta (*able seafarer deck*) imbarcato su una nave navigante in mare di GT 500 o maggiore sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere le funzioni (*functions*) a livello di sostegno, come specificato nella colonna 1 della tavola A-II/5
- 2 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richieste ad un marittimo qualificato di coperta (*able seafarer deck*) imbarcato su una nave navigante in mare di GT 500 o maggiore sono elencate nella colonna 2 della tavola A-II/5.
- 3 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per la valutazione della competenza specificati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-II/5

**VEDERE TABELLA A-II/5**

## CAPITOLO III

### Standards riguardanti la sezione macchina

#### Sezione A-III/1

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di macchina in locale macchine presidiato o designato ufficiale di servizio (duty officer) in un locale macchine periodicamente non presidiato.*

#### Addestramento

- 1 L'istruzione e l'addestramento richiesti dal paragrafo 2.4 della regola III/1 dovrà includere l'addestramento in officina meccanica ed elettrica pertinente con i compiti (*duties*) di un ufficiale di macchina.

#### Addestramento a bordo

- 2 Ogni candidato per la certificazione di ufficiale responsabile di una guardia di macchina in un locale macchina presidiato o designato quale ufficiale di servizio (*duty officer*) in un locale macchina periodicamente non presidiato di navi mosse da un impianto di propulsione principale di 750 kW o maggiore, di cui l'imbarco, in conformità con il paragrafo 2.2 della regola III/1, costituisce la parte di un programma approvato per soddisfare i requisiti di questa sezione dovrà seguire un approvato programma di addestramento a bordo che:
  - .1 garantisca che durante il richiesto periodo di imbarco il candidato riceva un sistematico pratico addestramento ed esperienza nei compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità di un ufficiale responsabile di una guardia di macchina, tenendo conto della guida data nella sezione B-III/1 di questo Codice.
  - .2 essere strettamente supervisionato e controllato, a bordo delle navi sulle quali è svolto il periodo di imbarco approvato, da un ufficiale di macchina qualificato e certificato
  - .3 sia adeguatamente documentato in un quaderno di addestramento (*training record book*)

#### Standard di competenza

- 3 A ogni candidato per la certificazione di ufficiale responsabile di una guardia di macchina in un locale macchina presidiato o designato quale ufficiale di servizio (*duty officer*) in un locale macchina periodicamente non presidiato su navi naviganti in mare mosse da un impianto di propulsione principale di 750 kW o maggiore, sarà richiesto di dimostrare la capacità (*ability*) a svolgere, a livello operativo, i compiti (*tasks*), doveri (*doveri*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-III/1
- 4 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richieste per la certificazione sono elencate nella colonna 2 della tavola A-III/1

- 5 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-III/1 sarà sufficiente agli ufficiali di macchina di svolgere i loro compiti (*duties*) di tenuta della guardia\*
- 6 L'addestramento e l'esperienza per raggiungere la necessaria conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) sarà basata sulla sezione A-VIII/2, parte 4-2 – Principi da osservare nella tenuta di una guardia di macchina, e dovrà tenere conto dei pertinenti requisiti di questa parte e la guida date nella parte B di questo Codice.
- 7 I candidati per la certificazione per imbarcare su navi nelle quali le caldaie a vapore non fanno parte del macchinario, possono omettere i pertinenti requisiti della tavola A-III/1. Un certificato rilasciato su tale base non sarà valido per imbarcare su navi dove le caldaie a vapore fanno parte del macchinario della nave fino a che l'ufficiale non soddisfi lo standard di competenza per le parti omesse dalla tavola A-III/1. Ognuna di tali limitazioni dovrà essere riportata nel certificato e nella convalida (*endorsement*)
- 8 L'Amministrazione può omettere i requisiti di conoscenza per tipi di macchinario di propulsione diversi da quegli impianti di macchina per i quali il certificato che viene rilasciato sarà valido. Un certificato rilasciato su tale base non sarà valido per ogni categoria di impianto di macchina che è stato omesso, fino a quando l'ufficiale provi di essere competente in quei requisiti di conoscenza. Ognuna di tali limitazioni dovrà essere dichiarata nel certificato e nella convalida (*endorsement*)
- 9 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare (*evaluating*) la competenza riportati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-III/1

#### **Viaggi costieri (*near coastal voyages*)**

- 10 I requisiti dei paragrafi da 2.2 a 2.5 della regola III/1 relativi al livello di conoscenza, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesto dalle differenti sezioni elencate nella colonna 2 della tavola A-III/1 possono essere variati per gli ufficiali di macchina di navi, mosse da un macchinario di propulsione principale inferiore a 3000 kW di potenza di propulsione, impegnate nei viaggi costieri (*near coastal voyages*), come considerato necessario, tenendo in mente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che possono operare nelle stesse acque. Ognuna di tali limitazioni dovrà essere dichiarata nel certificato e nella convalida (*endorsement*)

---

• Il pertinente IMO Model Course può essere di aiuto per la preparazione dei corsi

### **VEDERE TABELLA A-III/1**

## Sezione A – III/2

Requisiti minimi obbligatori per la certificazione dei direttori di macchina (*Chief engineer officers*) e dei primi ufficiali di macchina (*Second engineer officers*) su navi mosse da un macchinario di propulsione principale di 3.000 kW di potenza propulsiva o superiore

### Standard di competenza

- 1 A ogni candidato per la certificazione di direttore di macchina (*chief engineer officer*) e di primo ufficiale di macchina imbarcato su navi naviganti in mare mosse da un macchinario di propulsione principale di 3.000 kW di potenza o superiore sarà richiesto di dimostrare la capacità (*ability*) a svolgere, a livello direttivo, i compiti (*tasks*), i doveri (*duties*) e le responsabilità elencate nella colonna 1 della tavola A-III/2
- 2 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesta per la certificazione sono indicate nella colonna 2 della tavola A-III/2. Questo include, allarga ed estende in profondità gli argomenti elencati nella colonna 2 tavola A-III/1 per gli ufficiali responsabili di un servizio di guardia in macchina
- 3 Tenendo presente che un primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*) dovrà essere in grado di assumere le responsabilità del direttore di macchina (*chief engineer officer*), in qualsiasi momento, la valutazione (*assessment*) su questi argomenti sarà progettata per mettere alla prova l'abilità del candidato ad assimilare tutte le informazioni possibili che riguardano il sicuro funzionamento del macchinario della nave e la protezione dell'ambiente marino
- 4 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-III/2 sarà sufficiente a permettere al candidato di servire nella posizione (*capacity*) di direttore di macchina o di primo ufficiale macchinista \*
- 5 L'addestramento e la pratica per raggiungere il necessario grado di conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) dovranno prendere in considerazione i pertinenti requisiti di questa parte e la guida data nella parte B di questo Codice
- 6 L'Amministrazione può omettere i requisiti di conoscenza per tipi di macchinari di propulsione diversi da quei macchinari per i quali il certificato da essere rilasciato sarà valido. Un certificato accordato su tale base non sarà valido per tutti i tipi di impianti di macchina che sono stati omessi fino a che l'ufficiale di macchina non comprovi di essere competente in queste conoscenze richieste. Ognuna di tali limitazioni dovrà essere riportata sul certificato e sulla convalida (*endorsement*)
- 7 Ad ogni candidato per l'abilitazione sarà richiesto di fornire evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza ed i criteri per la valutazione della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-III/2

\* Il pertinente IMO Model Course può essere d'aiuto nella preparazione dei corsi

**Viaggi costieri (*near coastal voyages*)**

- 8 Il livello di conoscenza, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesti secondo le diverse sezioni elencati nella colonna 2 della tavola A-III/2 potrebbe essere variata per gli **ufficiali** di macchina di navi mosse da un macchinario di propulsione principale di limitata potenza di propulsione impegnate in viaggi costieri, come ritenuto necessario, tenendo in mente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che potrebbero operare nelle stesse acque. Ognuna di tali limitazioni dovrà essere indicata nel certificato e nella convalida (*endorsement*)

**VEDERE TABELLA A-III/2**

### Sezione A-III/3

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione dei direttori di macchina (Chief engineer officers) e dei primi ufficiali di macchina (second engineer officers) su nave mosse da un macchinario principale di propulsione tra 750 kW e 3000 kW di potenza di propulsione*

#### **Standard di competenza**

1. Ad ogni candidato alla certificazione di direttore di macchina (*chief engineer officer*) e di primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*) su navi naviganti in mare mosse da un macchinario principale di propulsione tra 750 kW e 3000 kW di potenza di propulsione sarà richiesto di dimostrare la capacità (*ability*) di svolgere, a livello direttivo, i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-III/2
2. La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesta per la certificazione sono indicate nella colonna 2 della tavola A-III/2. Questa include, allarga ed estende in profondità gli argomenti elencati nella colonna 2 tavola A-III/1 per gli ufficiali responsabili di una guardia di macchina in una macchina presidiata o designati ufficiali di servizio (*duty engineers*) in una macchina periodicamente non presidiata
3. Tenendo presente che il primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*) dovrà essere in grado di assumere le responsabilità del direttore di macchina (*chief engineer officer*), in qualsiasi momento, la valutazione (*assessment*) di questi argomenti avrà lo scopo di mettere alla prova la capacità (*ability*) del candidato ad assimilare tutte le informazioni possibili che riguardano la conduzione in sicurezza (*safe operation*) dell'impianto macchina e la protezione dell'ambiente marino
4. Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-III/2 potrà essere ridotto ma dovrà essere sufficiente a permettere al candidato di ricoprire la posizione (*capacity*) di direttore di macchina (*chief engineer officer*) o di primo ufficiale di macchina (*second engineer officer*) nei limiti di potenza di propulsione specificati in questa sezione
5. L'addestramento e l'esperienza per ottenere il necessario livello di conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) dovranno tenere conto dei pertinenti requisiti di questa parte e la guida data nella parte B di questa Codice
6. L'Amministrazione può omettere i requisiti di conoscenza per tipi di macchinari di propulsione diversi da quelle installazioni di macchinari per i quali il certificato deve essere accordato sarà valido. Un certificato accordato su tale base non potrà essere valido per tutti i tipi di impianti di macchina che sono stati omessi fino a che l'ufficiale di macchina compri di essere competente in questi requisiti di conoscenza. Ognuna di tali limitazioni dovrà essere riportata sul certificato e sulla convalida (*endorsement*)
7. Ad ogni candidato per la certificazione dovrà essere richiesto di fornire evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza secondo i metodi per dimostrare la competenza ed i criteri per la valutazione della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-III/2

**Viaggi costieri** (*near coastal voyages*)

8. Il livello di conoscenza, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesti secondo le diverse sezioni elencati nella colonna 2 della tavola A-III/2 e i requisiti dei paragrafi 2.1.1 e 2.1.2 della regola III/3 può essere variata per gli ufficiali di macchina di navi mosse da un macchinario principale di propulsione inferiore a 3000 kW di potenza principale di propulsione impegnate in viaggi costieri (*near coastal voyages*), come ritenuto necessario, tenendo in mente l'effetto sulla sicurezza di tutte le navi che possono operare nelle stesse acque. Ognuna di tali limitazioni dovrà essere indicata nel certificato e nella convalida (*endorsement*)

**NOTA: la tabella A-III/3 NON ESISTE**

## **Sezione A-III/4**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comuni facenti parte di una guardia in un locale macchina presidiato o destinati a svolgere compiti in una macchina periodicamente non presidiata*

### **Standard di competenza**

1. Ad ogni comune facente parte di una guardia di macchina su una nave navigante in mare sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere le funzioni di tecnico navale (*marine engineering function*) a livello di supporto, come specificato nella colonna 1 della tavola A-III/4
2. Il minimo di conoscenza, competenza e perizia (*proficiency*) richiesto ai comuni facenti parte di una guardia di macchina è indicata nella colonna 2 della tavola A-III/4
3. Ad ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto lo standard richiesto di competenza in accordo con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare la competenza specificata nelle colonne 3 e 4 della tavola A-III/4. Il riferimento alla "prova pratica (*practical test*)" nella colonna 3 potrebbe includere un approvato addestramento a terra nel quale gli studenti effettuano la prova pratica
4. Dove non ci sono tavole di competenza per il livello di supporto in relazione ad alcune mansioni (*functions*), rimane responsabilità dell'Amministrazione di determinare le disposizioni per l'appropriato addestramento, valutazione (*assessment*) e i requisiti di certificazione da applicare al personale designato a svolgere quelle funzioni a livello di supporto

**VEDERE TABELLA A-III/4**

## **Sezione A-III/5**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comuni come “marittimo abilitato di macchina” (able seafarer engine) in un locale macchina presidiato o destinati a svolgere compiti in una macchina periodicamente non presidiata*

### **Standard di competenza**

- 1 Ad ogni marittimo abilitato di macchina (*able seafarer engine*) imbarcato su una nave navigante in mare mossa da un macchinario principale di propulsione che sviluppa una potenza di propulsione di 750 kW o maggiore, sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere le funzioni (*functions*) a livello di supporto, come specificato nella colonna 1 della tavola A-III/5
  
- 2 Il minimo di conoscenza, competenza e perizia (*proficiency*) richiesto a un marittimo di macchina qualificato (*able seafarer engine*) imbarcato su una nave navigante in mare mossa da un macchinario principale di propulsione che sviluppa una potenza di propulsione di 750 kW o maggiore è indicato nella colonna 2 della tavola A-III/5
  
- 3 Ad ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l’evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare (*evaluating*) la competenza specificata nelle colonne 3 e 4 della tavola A-III/5.

**VEDERE TABELLA A-III/5**

## **Sezione A-III/6**

*Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di ufficiale elettrotecnico*

### **Addestramento**

- 1 L'istruzione e l'addestramento richiesto dal paragrafo 2.3 della regola III/6 dovrà includere l'addestramento in elettronica e le abilità (*skills*) di officina elettrica pertinenti ai doveri dell'ufficiale elettrotecnico

### **Addestramento a bordo**

- 2 Ogni candidato per la certificazione come ufficiale elettrotecnico seguirà un approvato programma di addestramento a bordo che:
  - .1 garantisca che durante il periodo di imbarco il candidato riceva un sistematico addestramento pratico ed esperienza nei compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità di un ufficiale elettrotecnico
  - .2 a bordo delle navi sulle quali il periodo di imbarco approvato è svolto è strettamente sorvegliato e monitorato da ufficiali qualificati e certificati; e
  - .3 è adeguatamente documentato in un libretto di addestramento (*training record book*)

### **Standard di competenza**

- 3 A ogni candidato per la certificazione come ufficiale elettrotecnico sarà richiesto di dimostrare la capacità (*ability*) di svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencate nella colonna 1 della tavola A-III/6
- 4 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesta per la certificazione sono elencate nella colonna 2 della tavola A-III/6 e dovrà tenere conto della guida data nella parte B di questo Codice
- 5 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza elencate nelle colonne 3 e 4 della tavola A-III/6

**VEDERE TABELLA A-III/6**

## **Sezione A-III/7**

### *Requisiti minimi obbligatori per la certificazione di comune elettrotecnico*

- 1 A ogni comune elettrotecnico imbarcato su una nave navigante in mare mosso da un macchinario principale di propulsione della potenza di 750 kW o maggiore sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere le funzioni (*functions*) a livello di sostegno (*support level*), come specificato nella colonna 1 della tavola A-III/7
- 2 La conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) richiesta a un comune elettrotecnico imbarcato su una nave navigante in mare mosso da un macchinario principale di propulsione della potenza di 750 kW o maggiore sono elencate nella colonna 2 della tavola A-III/7
- 3 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per la valutazione della competenza specificati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-III/7

**VEDERE TABELLA A-III/7**

## CAPITOLO IV

### Standards riguardanti i radio operatori

#### Sezione A-IV/1

##### Applicazione

(Nessuna disposizione)

#### Sezione A-IV/2

##### Requisiti minimi obbligatori per la certificazione dei radio operatori GMDSS

#### Standard di competenza

1. La conoscenza minima, competenza e perizia (*proficiency*) richiesta per la certificazione di radio operatori GMDSS sarà sufficiente agli operatori radio di svolgere i propri compiti (*duties*) radio. La conoscenza richiesta per ottenere ogni tipo di certificato definito dai Regolamenti Radio sarà in accordo con quei regolamenti. Inoltre ad ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di dimostrare l'abilità a svolgere i compiti, i doveri e responsabilità elencate nella colonna 1 della tavola A-IV/2
2. La conoscenza, competenza e la perizia (*proficiency*) necessarie per la convalida (*endorsement*), secondo la Convenzione, dei certificati rilasciati secondo le disposizioni dei Regolamenti Radio sono elencati nella colonna 2 della tavola A-IV/2
3. Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-IV/2 sarà sufficiente al candidato di svolgere i propri doveri (*duties*) \*
4. Ogni candidato dovrà fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza, mediante:
  1. dimostrazione della competenza a svolgere i compiti (*tasks*) e i doveri (*duties*) e ad assumere le responsabilità elencate nella colonna 1 della tavola A-IV/2, in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare (*evaluating*) la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 di quella tavola; e
  2. esame o valutazione (*assessment*) continua quale parte di un corso di addestramento approvato, basato sul materiale enunciato nella colonna 2 della tavola A-IV/2

\* Il pertinente IMO Model Course (s) possono essere di aiuto nella preparazione dei corsi.

#### VEDERE TABELLA A-IV/2

NOTA: la tabella A-IV/1 NON ESISTE

## CAPITOLO V

### Standard riguardanti i requisiti per lo speciale addestramento per il personale su alcuni tipi di navi

#### Sezione A-V/1-1

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e le qualificazioni di comandanti, ufficiali e comuni sulle navi petroliere (oil) e chimichiere (chemical tankers)*

#### Standard di competenza

- 1 A ogni candidato per la certificazione nell'addestramento basico per le operazioni del carico di navi petroliere e chimichiere sarà richiesto:
  - .1 dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-V/1-1-1; e
  - .2 fornire l'evidenza di aver raggiunto:
    - .2.1 la conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) elencate nella colonna 2 della tavola A-V/1-1-1, e
    - .2.2 il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare (*evaluating*) la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-V/1-1-1, e
- 2 A ogni candidato per la certificazione nell'addestramento avanzato per le operazioni di carico di navi petroliere sarà richiesto di :
  - .1 dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-V/1-1-2; e
  - .2 fornire l'evidenza di aver raggiunto:
    - .2.1 la conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) elencate nella colonna 2 della tavola A-V/1-1-2, e
    - .2.2 il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare (*evaluating*) la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-V/1-1-2
- 3 A ogni candidato per la certificazione nell'addestramento avanzato per le operazioni di carico di navi chimichiere sarà richiesto:
  - .1 dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-V/1-1-3; e

- .2 fornire l'evidenza di aver raggiunto:
  - .2.1 la conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) elencate nella colonna 2 della tavola A-V/1-1-3, e
  - .2.2 il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare (*evaluating*) la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-V/1-1-3

**VEDERE TABELLE A-V/1-1-1, A-V/1-1-2, A-V/1-1-3**

## **Sezione A-V/1-2**

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e le qualificazioni di comandanti, ufficiali e comuni sulle gasiere (liquefied gas tankers)*

### **Standard di competenza**

- 1 A ogni candidato per la certificazione nell'addestramento basico per le operazioni di carico delle gasiere (*liquefied gas tankers*) dovrà essere richiesto:
  - .1 di dimostrare la competenza a svolgere i compiti, doveri e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-V/1-2-1; e
  - .2 fornire l'evidenza di aver raggiunto:
    - .2.1 la conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) elencate nella colonna 2 della tavola A-V/1-2-1, e
    - .2.2 il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-V/1-2-1
- 2 A ogni candidato per la certificazione nell'addestramento avanzato per le operazioni di carico delle gasiere (*liquefied gas tankers*) sarà richiesto di:
  - .1 di dimostrare la competenza a svolgere i compiti, doveri e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-V/1-2-2
  - .2 fornire l'evidenza di aver raggiunto:
    - .2.1 la conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) elencate nella colonna 2 della tavola A-V/1-2-2, e
    - .2.2 il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-V/1-2-2

**VEDERE TABELLE A-V/1-2-1; A-V/1-2-2;**

## Sezione A-V/2

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e le qualificazioni di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale sulle navi passeggeri*

### **Familiarizzazione di emergenza a bordo di una nave passeggeri**

1. Prima di essere assegnati alle funzioni (*duties*) di bordo, tutto il personale che opera a bordo di navi passeggeri impegnate in viaggi internazionali deve aver raggiunto le abilità che sono appropriate ai loro doveri e responsabilità come segue:

*Contribuire all'attuazione dei piani di emergenza, istruzioni e procedure*

.1 Familiarità con:

- .1.1 le caratteristiche generali di sicurezza a bordo della nave;
- .1.2 ubicazione delle apparecchiature essenziali di sicurezza e di emergenza, compresi i mezzi di salvataggio;
- .1.3 importanza della condotta del personale durante un'emergenza; e
- .1.4 restrizioni sull'uso degli ascensori durante le emergenze.

*Contribuire alla comunicazione efficace con i passeggeri durante un'emergenza:*

.2 Capacità di

- .2.1 comunicare nella lingua di lavoro della nave;
- .2.2 comunicare non verbalmente informazioni di sicurezza; e
- .2.3 comprendere una delle lingue in cui gli annunci di emergenza possono essere trasmessi sulla nave durante un'emergenza o un'esercitazione

### **Addestramento di sicurezza per il personale che fornisce un servizio diretto ai passeggeri negli spazi passeggeri**

- 2 Prima di essere assegnati alle funzioni (*duties*) di bordo, il personale che fornisce un servizio diretto ai passeggeri nelle aree passeggeri dovrà ricevere l'addestramento addizionale sulla sicurezza richiesto dalla regola V / 2, paragrafo 6, che garantisca almeno il conseguimento delle seguenti abilità:

#### *Comunicazioni*

- .1 Capacità (*ability*) di comunicare con i passeggeri durante una emergenza, prendendo in considerazione:
  - .1.1 il linguaggio o i linguaggi appropriati alle principali nazionalità dei passeggeri trasportati in quella particolare rotta
  - .1.2 la probabilità che una capacità (*ability*) ad usare un vocabolario elementare di inglese per le istruzioni basiche possa fornire un mezzo di comunicazione con un passeggero che abbia bisogno di assistenza sia o no che il passeggero e il membro dell'equipaggio condividano una lingua comune
  - .1.3 la possibile necessità di comunicare durante una emergenza mediante altri mezzi quali la dimostrazione, l'uso di segnali manuali, o richiamare l'attenzione sull'ubicazione delle istruzioni, punti di riunioni, mezzi di salvataggio o percorsi di

esodo, quando la comunicazione orale è impraticabile

- .1.4 l'estensione raggiunta della fornitura completa delle istruzioni di sicurezza ai passeggeri nel loro linguaggio nativo o lingue; e
- .1.5 le lingue nelle quali gli annunci di emergenza possono essere radio trasmessi durante una emergenza o una esercitazione, per inviare ai passeggeri direttive cruciali e facilitare i membri dell'equipaggio nell'assistenza passeggeri

#### *Dispositivi di salvataggio*

- .2 Capacità (*ability*) di dimostrare ai passeggeri l'uso dei dispositivi personali di salvataggio

#### *Procedure di imbarco*

- .3 Imbarco e sbarco dei passeggeri, con speciale attenzione alle persone disabili e alle persone che necessitano assistenza

### **Addestramento alla gestione della folla delle navi passeggeri.**

- 3 Prima di essere assegnati alle funzioni (*duties*) di bordo, comandanti, ufficiali, comuni qualificati secondo i capitoli II, III e VII e il personale designato dal ruolo di emergenza per assistere i passeggeri in situazioni di emergenza devono:
  - .1 aver completato con successo la formazione alla gestione della folla richiesta dalla regola V / 2 , paragrafo 7, come indicato nella tabella AV / 2-1; ed
  - .2 è richiesto di fornire la prova che la formazione è stata completata secondo la tabella A-V / 2-1

### **Addestramento gestione crisi e comportamento umano**

- 4 Prima di essere assegnati alle funzioni (*duties*) di bordo i comandanti, direttori di macchina (*chief engineer officers*), primi ufficiali di coperta, primi ufficiali di macchina (*second engineer officers*) e qualsiasi altra persona designata dal ruolo di emergenza ad avere la responsabilità per la sicurezza dei passeggeri in situazioni di emergenza, dovrà:
  - .1 aver completato con successo l'approvato addestramento di gestione crisi e comportamento umano richiesto dalla regola V/2, paragrafo 8, come riportato nella tavola A-V/2, e
  - .2 fornire l'evidenza che il richiesto standard di competenza è stato raggiunto in conformità con i metodi e i criteri per la valutazione della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-V/2-2

### **Addestramento sicurezza passeggeri, sicurezza carico e integrità scafo**

- 5 Prima di essere assegnati alle funzioni (*duties*) di bordo i comandanti, primi ufficiali, direttori di macchina (*chief engineer officers*), primi ufficiali di macchina (*second engineer*

*officers*) e ogni persona a cui è assegnata la diretta responsabilità per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, per l'imbarco, sbarco e rizzaggio del carico o per la chiusura delle aperture a scafo a bordo delle navi ro-ro passeggeri dovrà ricevere l'addestramento sicurezza passeggeri, sicurezza carico e integrità scafo richiesto dalla regola V/2, paragrafo 9, per, come minimo, garantire il raggiungimento delle capacità (*abilities*) che sono appropriate ai loro compiti (*duties*) e responsabilità come segue:

#### *Procedure di caricazione e imbarco*

- .1 Capacità (*ability*) di applicare correttamente le procedure stabilite per la nave riguardanti:
  - .1.1 imbarco e sbarco di veicoli, vagoni ferroviari e altre unità di trasporto carico, incluse le relative comunicazioni
  - .1.2 ammaino e sollevamento rampe
  - .1.3 posizionamento e stivaggio dei ponti veicoli retrattili, e
  - .1.4 imbarco e sbarco passeggeri, con speciale attenzione alle persone disabili e alle persone che necessitano assistenza

#### *Trasporto merci pericolose*

- .2 Capacità (*abilità*) di applicare ogni speciale salvaguardia, procedura e requisiti riguardante il trasporto di merci pericolose a bordo di navi ro-ro passeggeri

#### *Rizzaggio dei carichi*

- .3 Capacità (*ability*) di:
  - .3.1 applicare correttamente le disposizioni del Codice della Pratica Sicura per lo Stivaggio e Rizzaggio del Carico ai veicoli, vagoni ferroviari e altre unità di carico trasportate, e
  - .3.2 usare correttamente l'attrezzatura e il materiale di rizzaggio fornito, tenendo conto dei loro limiti

#### *Calcoli di stabilità, assetto e sforzi (stress)*

- .4 Capacità (*ability*) di:
  - .4.1 fare il corretto uso delle informazioni fornite sulla stabilità e gli sforzi (*stress*)
  - .4.2 calcolare la stabilità e l'assetto per le diverse condizioni di carico, usando i calcolatori di stabilità o programmi computerizzati forniti
  - .4.3 calcolare i fattori di carico per i ponti, e
  - .4.4 calcolare l'impatto dei trasferimenti di zavorra e combustibile sulla stabilità, assetto e sforzi (*stress*)

#### *Apertura, chiusura e rizzaggio delle aperture a scafo*

- .5 Capacità (*ability*) di:
  - .5.1 applicare correttamente le procedure stabilite per la nave riguardanti l'apertura, chiusura e rizzaggio dei portelloni di prua, poppa e laterali e rampe e far funzionare (*operate*) correttamente gli impianti associati, e
  - .5.2 effettuare ispezioni sulla corretta tenuta stagna (*sealing*)

*Atmosfera del ponte ro-ro*

- .6 Capacità (*ability*) di:
  - .6.1. usare apparecchiature, dove trasportate, per monitorare l'atmosfera negli spazi carico ro-ro, e
  - .6.2. applicare correttamente le procedure stabilite per la nave per la ventilazione degli spazi ro-ro e lo sbarco dei veicoli, mentre in viaggio e durante le emergenze

**VEDERE TABELLA A-V/2-1 e A-V/2-2**

### **Sezione A-V/3**

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e la qualificazione di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale imbarcato su navi soggette al Codice IGF*

#### **Addestramento basico per le navi soggette al Codice IGF**

- 1 Ogni candidato per un certificato di addestramento basico per l'imbarco su navi soggette al Codice IGF dovrà:
  - 1.1 aver completato con successo l'approvato addestramento basico richiesto dalla regola V/3, paragrafo 5, in conformità con la loro posizione, compito e responsabilità come riportate nella tabella A-V/3-1; e
  - 1.2 fornire l'evidenza che il richiesto standard di competenza è stato raggiunto in conformità con i metodi e i criteri per la valutazione della competenza riportate nelle colonne 3 e 4 della tabella A-V/3-1; o
  - 1.3 aver ricevuto un appropriato addestramento e certificazione secondo i requisiti per l'imbarco a bordo di una nave gasiera come riportato nella nella regola V/3, paragrafo 6

#### **Addestramento avanzato per le navi soggette al Codice IGF**

- 2 Ogni candidato per un certificato di addestramento avanzato per imbarcare su navi soggette al Codice IGF, dovrà:
  - 1.1 aver completato con successo l'approvato addestramento avanzato richiesto dalla regola V/3, paragrafo 8 in conformità con la loro posizione, compiti e responsabilità come riportato nella tabella A-V/3-2; e
  - 1.2 fornire l'evidenza che il richiesto standard di competenza è stato raggiunto in conformità con i metodi e i criteri per la valutazione della competenza riportate nelle colonne 3 e 4 della tabella A-V/3-2; o
  - 1.3 aver ricevuto un appropriato addestramento e certificazione secondo i requisiti per l'imbarco a bordo di una nave gasiera come riportato nella nella regola V/3, paragrafo 9

#### **Esenzioni**

- 3 L'Amministrazione può, a riguardo delle navi inferiori a 500 GT, eccetto per le navi passeggeri, se essa considera la dimensione della nave e la lunghezza o carattere del suo viaggio, tali da rendere l'applicazione completa dei requisiti di questa sezione, irragionevoli o impraticabili, esentare i marittimi su tale nave o classe di nave, da alcuni dei requisiti, tenendo a mente la sicurezza delle persone a bordo, la nave, il carico e la protezione dell'ambiente marino.

**Vedere tavole A-V/3-1, A-V/3-2**

## **Sezione A-V/4**

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e la qualificazione di comandanti e ufficiali di coperta imbarcati su navi operanti in acque polari.*

### **Standard di competenza**

1. Ogni candidato per la certificazione nell'addestramento di base per le navi che operano in acque polari è tenuto a:
  - .1 dimostrare la competenza a svolgere le funzioni, i compiti e le responsabilità elencati nella colonna 1 della tabella A-V / 4-1; e
  - .2 fornire la prova di aver raggiunto:
    - .1 la conoscenza minima, la comprensione e l'abilità elencate nella colonna 2 della tabella A-V / 4-1; e
    - .2 il livello di competenza richiesto in conformità con i metodi di dimostrazione della competenza e i criteri per la valutazione delle competenze riportati nelle colonne 3 e 4 della tabella A-V / 4-1.
  
2. Ogni candidato per la certificazione nell'addestramento avanzata per le navi che operano in acque polari dovrà:
  - .1 dimostrare la competenza a svolgere le funzioni, i doveri e le responsabilità elencati nella colonna 1 della tabella A-V / 4-2; e
  - .2 fornire la prova di aver raggiunto:
    - .1 la conoscenza minima, la comprensione e la competenza elencate nella colonna 2 della tabella A-V / 4-2; e
    - .2 il livello di competenza richiesto secondo i metodi di dimostrazione della competenza e i criteri per la valutazione delle competenze tabulati nelle colonne 3 e 4 della tabella A-V / 4-2

**VEDERE LE TABELLE A-V/4-1 e A-V/4-2**



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## CAPITOLO VI

### **Standards riguardanti le mansioni (*functions*) di emergenza, la sicurezza professionale, la sicurezza (*security*), assistenza medica (*medical care*) e sopravvivenza**

#### **Sezione A-VI/1**

*Requisiti minimi obbligatori per la familiarizzazione di sicurezza (*safety*), addestramento di base e istruzioni per tutti i marittimi*

#### **Addestramento di familiarizzazione di sicurezza (*safety*)**

- 1 Prima di essere destinate ai compiti (*duties*) di bordo, tutte le persone, impiegate o occupate (*engaged*) su una nave in navigazione in mare, diverse dai passeggeri, dovranno ricevere un appropriato addestramento di familiarizzazione nelle tecniche individuali di sopravvivenza o ricevere sufficienti informazioni ed istruzioni, tenendo conto la guida data nella parte B, per essere capaci di:
  - .1 comunicare con altre persone a bordo su argomenti elementari relativi alla sicurezza e comprendere le informazioni dei simboli di sicurezza, segni e segnali di allarme
  - .2 sapere cosa fare se:
    - .2.1 una persona cade in mare
    - .2.2 è individuato fuoco o fumo, o
    - .2.3 è suonato il segnale di allarme per incendio o abbandono nave
  - .3 identificare il punto di riunione e di imbarco e i percorsi delle sfuggite di emergenza
  - .4 localizzare e indossare il giubbotto di salvataggio
  - .5 suonare l'allarme ed avere una conoscenza basica dell'uso degli estintori portatili
  - .6 prendere immediata azione nell'incontrare un infortunato o altra emergenza medica prima di cercare ulteriore assistenza medica a bordo; e
  - .7 chiudere e aprire le porte tagliafuoco, le porte resistenti alle intemperie e le porte stagne, di una data nave, diverse da quelle per le aperture a scafo,

## Addestramento di base \*

- 2 I marittimi impiegati o occupati (*engaged*) con qualsiasi posizione (*capacity*) a bordo di una nave negli affari (*business*) di quella nave come parte del personale di bordo (*ship's complement*) con compiti (*duties*) assegnati relativi alla sicurezza o alla prevenzione dell'inquinamento durante l'operatività della nave, dovranno, prima di essere assegnati a qualunque compito (*duties*) a bordo:
  - .1 ricevere un adeguato ed approvato addestramento di base o istruzione su:
    - .1.1 tecniche di sopravvivenza personale come esposte nella tavola A-VI/1-1
    - .1.2 prevenzione incendio e lotta antincendio come esposto nella tavola A-VI/1-2
    - .1.3 primo soccorso elementare come esposto nella tavola A-VI/1-3
    - .1.4 sicurezza personale e responsabilità sociali come esposto nella tavola A-VI/1-4
  - .2 essere richiesto di fornire evidenza di aver raggiunto lo standard di competenza richiesto per svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/1-4, attraverso:
    - .2.1 dimostrazione di competenza, in conformità i metodi ed i criteri di valutazione della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 di quelle tavole, e
    - .2.2 esame o continua valutazione negli argomenti elencati nella colonna 2 di quelle tavole, come parte di un programma di un addestramento approvato
- 3 Ai marittimi qualificati in conformità con il paragrafo 2 nell'addestramento basico, sarà richiesto ogni 5 anni, di fornire l'evidenza di aver mantenuto i richiesti standards di competenza per svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 delle tavole A-VI/1-1 e A-VI/1-2
- 4 I Contraenti possono accettare l'addestramento a bordo e l'esperienza per mantenere il richiesto standard di competenza nelle seguenti aree:
  - .1 tecniche personali di sopravvivenza come esposte nella tavola A-VI/1-1:
    - .1.1 indossare il giubbotto di salvataggio
    - .1.2 imbarcare su un mezzo di salvataggio dalla nave, mentre si indossa il giubbotto di Salvataggio
    - .1.3 nell'imbarcare su una lancia di salvataggio effettuare le azioni iniziali per migliorare le possibilità di sopravvivenza
    - .1.4 stendere un'ancora galleggiante o una deriva
    - .1.5 azionare (*operate*) l'attrezzatura del mezzo di salvataggio, e
    - .1.6 azionare (*operate*) i congegni di localizzazione, includendo l'apparecchiatura radio

\* I pertinenti IMO Model Courses possono essere di aiuto nella preparazione dei corsi

.2 prevenzione e lotta antincendio come esposto nella tavola A-VI/1-2

.2.1 uso dell'autorespiratore

.2.2 effettuare un soccorso in uno spazio pieno di fumo, a bordo, usando un congegno approvato di produzione di fumo, mentre si indossa l'autorespiratore

### **Esenzioni**

5 L'Amministrazione può, con riferimento alle navi diverse dalle navi passeggeri di più di 500 GT impegnate su viaggi internazionali e navi cisterna, se essa considera che la dimensione della nave e la lunghezza e il carattere del suo viaggio sono tali da rendere l'applicazione di tutti i requisiti di questa sezione irragionevoli o impraticabili, esentare in quell'ambito i marittimi su tale nave o classe di navi da alcuni dei requisiti, tenendo in mente la sicurezza (*safety*) delle persone a bordo, la nave e la proprietà e la protezione dell'ambiente marino.

**VEDERE TABELLE A-VI/1-1; A-VI/1-2; A-VI/1-3; A-VI/1-4**

## Sezione A – VI/2

Requisiti minimi obbligatori per il rilascio dei certificati di perizia (*proficiency*) per i mezzi di salvataggio, battelli di emergenza (*rescue boats*) e battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*)

**Perizia (*proficiency*) per i mezzi di salvataggio (*survival craft*) e battelli di emergenza (*rescue boats*) diverse dai battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*)**

### Standards di competenza

- 1 A ogni candidato per un certificato di perizia (*proficiency*) per i mezzi di salvataggio (*survival craft*), battelli di emergenza (*rescue boats*) diversi dai battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*), sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), i doveri (*duties*) e le responsabilità elencate nella colonna 1 della tavola A-VI/2-1
  - 2 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-VI/2-1 sarà sufficiente a permettere al candidato di mettere a mare e prendere il comando di un mezzo di salvataggio (*survival craft*) o di un battello di emergenza (*rescue boat*) in situazioni di emergenza \*
  - 3 L'addestramento e l'esperienza per raggiungere il necessario livello di conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) dovrà tenere conto delle indicazioni date nella parte B di questo Codice.
  - 4 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto lo standard di competenza richiesto, mediante:
    - .1 dimostrazione della competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/2-1, secondo i metodi per dimostrare la competenza ed i criteri per la valutazione della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 di quella tavola; e
    - .2 esame o continua valutazione come parte di un programma di addestramento approvato, comprendente il materiale riportato nella colonna 2 della tavola A-VI/2-1
  - 5 Ai marittimi qualificati, in conformità con il paragrafo 4, per i mezzi di salvataggio (*survival craft*) e i battelli di emergenza (*rescue boats*) diversi dai battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*), sarà richiesto, ogni 5 anni, di fornire l'evidenza di aver mantenuto i richiesti standards di competenza per svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/2-1
  - 6 I Contraenti possono accettare l'addestramento a bordo e l'esperienza per il mantenimento del richiesto standard di competenza della tavola A-VI/2-1 nelle seguenti aree:
    - .1 prendere il comando di un mezzo di salvataggio (*survival craft*) o di un battello di emergenza (*rescue boats*) durante e dopo la messa a mare;
      - .1.1 interpretare le scritte sui mezzi di salvataggio (*survival craft*), quali il numero delle persone che esse possono portare
- Il pertinente IMO Model Course può essere di aiuto nella preparazione dei

- .1.2 dare i corretti comandi per la messa a mare e l'imbarco sul mezzo di salvataggio (*survival craft*), allontanarsi dalla nave, governarlo e sbarcare i passeggeri dal mezzo di Salvataggio
- .1.3 preparare e mettere a mare in sicurezza un battello di emergenza (*rescue boats*), allontanarsi rapidamente dalla fiancata della nave; e
- .1.4 recuperare in sicurezza i mezzi di salvataggio (*survival craft*) e i battelli di emergenza (*rescue boats*)
- .2 gestisce i sopravvissuti e il mezzo di salvataggio (*survival craft*) dopo aver abbandonato la nave:
  - .2.1 rema e governa una lancia e dirige con la bussola
  - .2.2 usa le singole dotazioni dei mezzi di salvataggio (*survival craft*), ad eccezione dei fuochi pirotecnici
  - .2.3 monta i congegni di ausilio per la localizzazione
- .3 usa i congegni di localizzazione, includendo gli apparati di comunicazione e segnalazione
  - .3.1 usa l'apparecchiatura radio portatile del mezzo di salvataggio (*survival craft*)
- .4 applica il primo soccorso ai sopravvissuti

**Perizia (proficiency) per i battelli di emergenza veloci (fast rescue boats)**

**Standard di competenza**

- 7 A ogni candidato per un certificato di perizia (*proficiency*) per battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*) sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), i doveri (*duties*) e le responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/2-2
- 8 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-VI/2-2 sarà sufficiente per permettere al candidato di mettere a mare e prendere il comando di un battello di emergenza veloce (*fast rescue boat*) in situazioni di emergenza \*
- 9 L'addestramento e l'esperienza per raggiungere il necessario livello di conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) dovrà tenere conto delle indicazioni date nella parte B di questo Codice
- 10 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto lo standard di competenza richiesto, mediante:
  - .1 dimostrazione della competenza a svolgere i compiti (*tasks*), i doveri (*duties*) e le responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/2-2 secondo i metodi per dimostrare la competenza ed i criteri per la valutazione (*evaluating*) della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 di quella tavola; e

- .2 esame o continua valutazione come parte di un programma di addestramento approvato, comprendente il materiale enunciato nella colonna 2 della tavola A-VI/2-2
- 11 Ai marittimi qualificati, in conformità con il paragrafo 10, per i battelli di emergenza veloci (*fast rescue boats*) sarà richiesto, ogni cinque anni, di fornire l'evidenza di aver mantenuto i richiesti standards di competenza per svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/2-2
- 12 I Contraenti possono accettare l'addestramento a bordo e l'esperienza per il mantenimento del richiesto standard di competenza della tavola A-VI/2-2, nelle seguenti aree:
- .1 Prendere il comando di un battello di emergenza veloce (*fast rescue boat*) durante e dopo la messa a mare:
- .1.1 controlla la sicura messa a mare e il recupero di un battello di emergenza veloce (*fast rescue boat*)
- .1.2 governa un battello di emergenza veloce (*fast rescue boat*) nelle prevalenti condizioni di tempo e di mare
- .1.3 usa l'apparecchiatura per le comunicazioni e le segnalazioni tra il battello di emergenza veloce (*fast rescue boat*) e un elicottero e una nave,
- .1.4 usa le dotazioni di emergenza trasportate; e
- .1.5 esegue gli schemi di ricerca, tenendo conto dei fattori ambientali

**VEDERE TABELLE A-VI/2-1; A-VI/2-2**

## Sezione A-VI/3

### Addestramento minimo obbligatorio nella lotta antincendio avanzata

#### Standard di competenza

- 1 I marittimi destinati al controllo delle operazioni di lotta antincendio dovranno aver completato con esito favorevole l'addestramento avanzato nelle tecniche di lotta antincendio con particolare enfasi sull'organizzazione, tattiche e comando e, sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), i doveri (*duties*) e le responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/3
- 2 Il livello di conoscenza e comprensione degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-VI/3 sarà sufficiente per il controllo efficiente delle operazioni di lotta antincendio a bordo delle navi \*
- 3 L'addestramento e l'esperienza per raggiungere il necessario livello di conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) dovranno tenere conto della guida data nella parte B di questo Codice.
- 4 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza, in conformità con i metodi per dimostrare la competenza ed i criteri per la valutazione (*evaluating*) della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-VI/3
- 5 Ai marittimi qualificati in conformità con il paragrafo 4 nella lotta antincendio avanzata sarà richiesto, ogni cinque anni, di fornire l'evidenza di aver mantenuto i richiesti standards di competenza per svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/3
- 6 I Contraenti possono accettare l'addestramento a bordo e l'esperienza per mantenere il richiesto standard di competenza della tavola A-VI/3, nelle seguenti aree:
  - .1 Controllo delle operazioni di lotta antincendio a bordo delle navi:
    - .1.1 procedure della lotta antincendio in mare e in porto con particolare enfasi sull'organizzazione, tattiche e comando
    - .1.2 comunicazioni e coordinamento durante le operazioni di lotta antincendio
    - .1.3 controllo della ventilazione, includendo l'estrazione del fumo
    - .1.4 controllo degli impianti combustibile ed elettrico
    - .1.5 rischi dei processi della lotta antincendio (es. distillazione secca, reazioni chimiche, ritorno di fiamma della caldaia)
    - .1.6 precauzioni per l'incendio e rischi associati con lo stivaggio e la movimentazione dei Materiali

\* Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

- .1.7 gestione e controllo delle persone infortunate, e
- .1.8 procedure per il coordinamento con i pompieri di terra

**VEDERE TABELLA A-VI/3**

## **Sezione A-VI/4**

*Requisiti minimi obbligatori relativi al primo soccorso sanitario (medical first aid) e assistenza medica (medical care)*

### **Standard di competenza per marittimi destinati a prestare il primo soccorso sanitario a bordo della nave.**

- 1 A ogni marittimo che è designato a prestare il primo soccorso sanitario a bordo delle navi, sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), i doveri (*duties*) e le responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/4-1
- 2 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-VI/4-1 sarà sufficiente al marittimo designato a prendere le immediate ed efficaci azioni in caso di incidenti o eventuali malattie che possono avvenire a bordo \*
- 3 A ogni candidato per la certificazione secondo le disposizioni della regola VI/4, paragrafo 1, sarà richiesto di fornire l'evidenza che il richiesto standard di competenza è stato raggiunto secondo i metodi per dimostrare la competenza ed i criteri per la valutazione della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-VI/4-1

### **Standard di competenza per i marittimi designati all'incarico dell'assistenza medica a bordo della nave.**

- 4 A ogni marittimo che è designato ad assumere l'incarico di prestare l'assistenza medica a bordo delle navi, sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), i doveri (*duties*) e le responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/4-2
- 5 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-VI/4-2 sarà sufficiente al marittimo designato per prendere le immediate ed efficaci azioni in caso di incidenti o eventuali malattie che possono avvenire a bordo \*
- 6 A ogni candidato per la certificazione secondo le disposizioni della regola VI/4, paragrafo 2, sarà richiesto di fornire l'evidenza che il richiesto standard di competenza è stato raggiunto secondo i metodi per dimostrare la competenza ed i criteri per la valutazione della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-VI/4-2

\* Il pertinente IMO Model course (s) può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

**VEDERE TABELLE A-VI/4-1; A-VI/4-2**

## **Sezione A-VI/5**

*Requisiti minimi obbligatori per il rilascio dei certificati di perizia (proficiency) per gli ufficiali alla sicurezza di bordo (ship security officers)*

### **Standard di competenza**

- 1 A ogni candidato per un certificato di perizia (*proficiency*) come ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*) sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/5
- 2 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-VI/5 sarà sufficiente per permettere al candidato di agire come designato ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*)
- 3 L'addestramento e l'esperienza per raggiungere il necessario livello della conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) dovrà tenere conto della guida nella sezione B-VI/5 di questo Codice
- 4 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per valutare la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-VI/5

**VEDERE TABELLA A-VI/5**

## Sezione A-VI/6

*Requisiti minimi obbligatori per l'addestramento e l'istruzione relative alla sicurezza (security) per tutti i marittimi*

### **Standard di competenza per l'addestramento di familiarizzazione relativo alla sicurezza**

- 1 Prima di essere assegnati ai compiti (*duties*) di bordo, tutte le persone, diverse dai passeggeri, impiegate o occupate (*engaged*) su una nave navigante in mare, alla quale è richiesto di conformarsi con le disposizioni del Codice ISPS, dovranno ricevere un approvato addestramento di familiarizzazione relativo alla sicurezza (*security*), tenendo conto della guida data nella parte B, per essere capaci (*able*) di:
  - .1 riferire un incidente di sicurezza includendo una minaccia o attacco di pirateria o rapina a mano armata
  - .2 conoscere le procedure da seguire quando essi riconoscono una minaccia alla sicurezza; e
  - .3 prendere parte alle procedure di emergenza relative alla sicurezza e all'emergenza
- 2 I marittimi con designati compiti (*duties*) di sicurezza, ingaggiati o occupati (*engaged*) su una nave navigante in mare dovranno, prima di essere assegnati a tali compiti (*duties*), ricevere un addestramento di familiarizzazione alla sicurezza relativa ai loro compiti (*duties*) e responsabilità, tenendo conto della guida data nella parte B
- 3 L'addestramento di familiarizzazione relativo alla sicurezza sarà svolto dall'ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*) o una persona egualmente qualificata

### **Standard di competenza per l'addestramento di consapevolezza della sicurezza (*security awareness*)**

- 4 In marittimi ingaggiati o occupati (*engaged*) in qualsiasi posizione (*capacity*) a bordo di una nave a cui è richiesto di conformarsi con le disposizioni del Codice ISPS, nelle attività commerciali di quella nave, come parte del personale (*complement*) senza compiti (*duties*) di sicurezza dovranno, prima di essere assegnati a qualsiasi compito (*duties*) a bordo:
  - .1 ricevere un approvato addestramento o istruzione sulla consapevolezza di sicurezza come riportato nella tavola A-VI/6-1;
  - .2 essere richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il requisito standard di competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/6-1:
    - .2.1 dimostrazione della competenza, in conformità con i metodi e i criteri per valutare la competenza elencati nelle colonne 3 e 4 della tavola A-VI/6-1; e
    - .2.2 esame o valutazione continua come parte di un approvato programma di addestramento negli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-VI/6-1

### *Disposizioni transitorie*

- 5 Fino al 1 Gennaio 2014 i marittimi che hanno iniziato un periodo di imbarco approvato, prima della data di entrata in vigore di questa sezione, dovranno essere capaci (*able*) di stabilire che essi soddisfano i requisiti del paragrafo 4, mediante:
  - .1 approvato periodo di imbarco come personale di bordo, per un periodo di almeno sei mesi in totale durante i precedenti tre anni; o
  - .2 aver svolto mansioni (*functions*) di sicurezza considerate essere equivalenti al periodo di imbarco richiesto nel paragrafo 5.1; o
  - .3 superare un esame (*test*) approvato; o
  - .4 completare con successo un addestramento approvato

### **Standard di competenza per i marittimi con designati compiti di sicurezza (*security duties*)**

- 6 A ogni marittimo che è designato a svolgere compiti di sicurezza (*security duties*), includendo attività relative all'anti pirateria e anti rapina, sarà richiesto di dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/6-2
- 7 Il livello di conoscenza degli argomenti elencati nella colonna 2 della tavola A-VI/6-2 sarà sufficiente per permettere ad ogni candidato di svolgere a bordo i designati compiti di sicurezza (*security duties*) includendo le attività relative all'anti pirateria e all'anti rapina a mano armata
- 8 A ogni candidato per la certificazione sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza mediante:
  - .1 dimostrazione della competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/6-2, in conformità con i metodi per dimostrare la competenza e i criteri per la valutazione della competenza elencati nelle colonne 3 e 4 di quella tavola; e
  - .2 esame o valutazione continua come parte di un approvato programma di addestramento comprendente gli argomenti enunciati nella colonna 2 della tavola A-VI/6-2

### *Disposizioni transitorie*

- 9 Fino al 1 Gennaio 2014 i marittimi con designati compiti di sicurezza (*security duties*) che hanno iniziato un periodo di imbarco approvato, prima della data di entrata di questa sezione, dovranno essere capaci (*able*) di dimostrare la competenza a svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-VI/6-2 mediante:
  - .1 approvato periodo di imbarco come personale di bordo, con designati compiti di sicurezza (*security duties*) per un periodo di almeno sei mesi in totale effettuati durante i precedenti tre anni; o

- .2 aver svolto funzioni (*functions*) di sicurezza considerate essere equivalenti al periodo di imbarco richiesto nel paragrafo 9.1; o
- .3 superare un esame (*test*) approvato; o
- .4 completare con successo un addestramento approvato

**VEDERE TABELLE A-VI/6-1; A-VI/6-2**



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## CAPITOLO VII Standards riguardanti la certificazione sostitutiva

### Sezione A-VII/1

#### *Rilascio certificati alternativi*

- 1 A ogni candidato per la certificazione a livello operativo secondo le disposizioni del capitolo VII dell'annesso alla Convenzione sarà richiesto di completare la pertinente istruzione e l'addestramento e soddisfare lo standard di competenza per tutte le funzioni prescritte sia nella tavola A-II/1 che nella tavola A-III/1. Le funzioni specificate, rispettivamente nella tavola A-II/1 o A-III/1, possono essere aggiunte purchè il candidato completi, come appropriato, l'istruzione pertinente aggiuntiva e l'addestramento e soddisfi gli standards di competenza prescritti in quelle tavole per le funzioni interessate
- 2 A ogni candidato per la certificazione a livello direttivo come la persona avente il comando di una nave di GT 500 o superiore, o una persona sulla quale il comando di tale tipo di nave ricadrà in caso di incapacità della persona al comando, sarà richiesto, in aggiunta alla conformità con lo standard di competenza specificato nella tavola A-II/1, di completare la pertinente istruzione e l'addestramento e soddisfare gli standards di competenza per tutte le funzioni prescritte nella tavola A-II/2. Le funzioni specificate nelle tavole del capitolo III di questa parte possono essere aggiunte, purchè il candidato completi, come appropriato, la pertinente istruzione aggiuntiva e l'addestramento e soddisfi gli standards di competenza prescritti in quelle tavole per le funzioni interessate.
- 3 A ogni candidato per la certificazione a livello direttivo, come la persona responsabile per la propulsione meccanica di una nave mossa da un macchinario di propulsione principale di 750 kW o superiore, o la persona sulla quale tale responsabilità ricadrà nel caso di incapacità della persona responsabile per la propulsione meccanica della nave, sarà richiesto, in aggiunta alla conformità con lo standard di competenza specificato nella tavola A-III/1, di completare la pertinente istruzione e l'addestramento e soddisfare gli standards di competenza per tutte le funzioni prescritte nella tavola A-III/2, come appropriato. Le funzioni specificate nelle tavole del capitolo II di questa parte possono essere aggiunte, purchè il candidato completi, come appropriato, la pertinente istruzione aggiuntiva e l'addestramento e soddisfi gli standards di competenza prescritti in quelle tavole per le funzioni interessate.
- 4 A ogni candidato per la certificazione a livello di supporto:
  - .1 in navigazione o in meccanica navale (*marine engineering*) sarà richiesto di completare l'addestramento pertinente e soddisfare lo standard di competenza per la funzione prescritta sia nella tavola A-II/4 o nella tavola A-III/4. Le funzioni specificate nella tavola A-III/4 o A-II/4 rispettivamente, possono essere aggiunte purchè il candidato completi, come appropriato, l'addestramento addizionale pertinente e soddisfi lo standard di competenza prescritto in quelle tavole per la funzione interessata

- .2 come marittimo abilitato di coperta (*able seafarer deck*) sarà richiesto, in aggiunta alla conformità con lo standard di competenza specificato nella tavola A-II/4, di completare il pertinente addestramento e soddisfare lo standard di competenza per tutte le funzioni prescritte nella tavola A-II/5. Le funzioni specificate nella tavola A-III/4 o A-III/5 possono essere aggiunte purchè il candidato completi, come appropriato, l'addizionale addestramento pertinente e soddisfi lo standard di competenza prescritto in quella (quelle) tavola (e) per la funzione (i) interessata; e
- .3 come marittimo abilitato di macchina (*able seafarer engine*) sarà richiesto, in aggiunta alla conformità con lo standard di competenza specificato nella tavola A-III/4, di completare il pertinente addestramento e soddisfare lo standard di competenza per tutte le funzioni prescritte nella tavola A-III/5. Le funzioni specificate nella tavola A-II/4 o A-II/5 possono essere aggiunte purchè il candidato completi, come appropriato, l'addizionale addestramento pertinente e soddisfi lo standard di competenza prescritto in quella (quelle) tavola (e) per la funzione (i) interessata

## Sezione A-VII/2

### *Certificazione dei marittimi*

- 1 In conformità con i requisiti della regola VII/1, paragrafo 1.3, ogni candidato per la certificazione secondo le disposizioni del capitolo VII a livello operativo nelle funzioni specificate nelle tavole A-II/1 e A-III/1 dovrà:
  - .1 avere un periodo di navigazione approvato di non meno di 12 mesi, il cui servizio dovrà includere un periodo di almeno sei mesi svolgendo compiti (*duties*) nel locale macchina sotto la supervisione di un ufficiale di macchina qualificato e, dove è richiesta la funzione di navigazione, un periodo di almeno sei mesi nello svolgimento dei compiti (*duties*) di tenuta della guardia sul ponte, sotto la supervisione di un ufficiale qualificato nella tenuta della guardia sul ponte; e
  - .2 aver completato, durante questo servizio, i programmi di addestramento a bordo approvati onde osservare i pertinenti requisiti delle sezioni A-II/1 e A-III/1 e documentati in un libretto di addestramento approvato (*training record book*)
- 2 Ogni candidato per la certificazione secondo le disposizioni del capitolo VII a livello direttivo in una combinazione di funzioni specificate nelle tavole A-II/2 e A-III/2 dovrà avere un approvato periodo di imbarco, relativo alle mansioni (*functions*) che saranno indicate nella convalida (*endorsement*) del certificato, come segue:
  - .1 *per persone diverse da quelle aventi il comando o la responsabilità della propulsione meccanica della nave* – dodici mesi svolgendo i compiti a livello operativo relativi alla regola III/2 o III/3 come appropriato e, dove la mansione (*function*) di navigazione è richiesta a livello direttivo, almeno 12 mesi svolgendo i compiti della tenuta della guardia sul ponte a livello operativo;
  - .2 *per coloro che hanno il comando o la responsabilità della propulsione meccanica della nave* – non meno di 48 mesi, includendo le disposizioni del paragrafo 2.1 di questa sezione, svolgendo, come un ufficiale certificato, i compiti (*duties*) relativi alle mansioni (*functions*) che saranno indicate nella convalida (*endorsement*) del certificato, dei quali 24 mesi dovranno essere effettuati svolgendo le funzioni riportate nella tavola A-III/1 e 24 mesi dovranno essere effettuati svolgendo le funzioni riportate nelle tavole A-III/1 e

A-III/2

- 3 In conformità con i requisiti della regola VII/1, paragrafo 1.3, ogni candidato per la certificazione secondo le disposizioni del capitolo VII a livello di supporto nelle funzioni specificate nelle tavole A-II/4 e A-III/4 dovrà aver completato:
  - .1 un approvato periodo di imbarco includente non meno di 12 mesi di esperienza, costituita da:
    - .1.1 non meno di 6 mesi associati con i compiti (*duties*) della tenuta della guardia di navigazione,e
    - .1.2 non meno di 6 mesi associati con i compiti (*duties*) del locale macchina, o
  - .2 speciale addestramento, sia pre imbarco o a bordo della nave, includendo un periodo approvato di imbarco che non dovrà essere inferiore a 4 mesi costituito da:
    - .2.1 non meno di 2 mesi associati con i compiti (*duties*) della tenuta della guardia di navigazione,e
    - .2.2 non meno di 2 mesi associati con i compiti (*duties*) del locale macchina
  - .3 il periodo di imbarco, addestramento ed esperienza richiesti dal paragrafo 3.1 o 3.2 sarà svolto sotto la diretta supervisione di un ufficiale o comune appropriatamente qualificati
  
- 4 In conformità con i requisiti della regola VII/1, paragrafo 1.3 ogni candidato per la certificazione secondo le disposizioni del capitolo VII a livello di supporto nelle funzioni specificate nelle tavole A-II/5 e A-III/5 dovrà, sebbene qualificato a servire come comune facente parte di una guardia di navigazione o di macchina, soddisfare gli standards di competenza specificati nelle sezioni A-II/5 e A-III/5 del Codice STCW ed aver completato:
  - .1 un approvato periodo di imbarco di non meno di 30 mesi, costituiti da:
    - .1.1 non meno di 18 mesi associati con i doveri di marittimo abilitato di coperta (*able seafarer deck*),e
    - .1.2 non meno di 12 mesi associati con i doveri di marittimo abilitato di macchina (*able seafarer engine*); o
  - .2 un approvato programma di addestramento e non meno di 18 mesi di imbarco approvato costituito da:
    - .2.1 non meno di 12 mesi associati con i compiti di marittimo abilitato di coperta (*able seafarer deck*); e
    - .2.2 non meno di 6 mesi associati con i compiti di marittimo abilitato di macchina (*able seafarer engine*); o
  - .3 un approvato speciale programma di addestramento integrato coperta e macchina, includendo non meno di 12 mesi di imbarco approvato in una sezione integrata coperta macchina, costituito da:

.3.1 non meno di 6 mesi associati con i compiti di marittimo abilitato di coperta  
(*able seafarer deck*); e

.3.2 non meno di 6 mesi associati con i compiti di marittimo abilitato di macchina  
(*able sefarer engine*)

**Sezione A-VII/3**

*Principi che regolano il rilascio di certificati alternativi*

(nessuna disposizione)

## CAPITOLO VIII

### Standards riguardanti la tenuta della guardia

#### Sezione A-VIII/1

##### *Idoneità per il compito (fitness for duty)*

- 1 Le Amministrazioni dovranno tenere conto del pericolo rappresentato dall'affaticamento dei marittimi, specialmente per quelli i cui compiti (*duties*) coinvolgono il sicuro (*safe and secure*) funzionamento (*operation*) di una nave
- 2 A tutte le persone che sono destinate al compito (*duty*) di ufficiale responsabile di una guardia o di un comune facente parte di una guardia e quelli i cui compiti (*duties*) interessano compiti designati di sicurezza, prevenzione dell'inquinamento e sicurezza (*security*) dovrà essere concesso un periodo di riposo di non meno di:
  - .1 minimo di 10 ore di riposo in ogni periodo di 24 ore; e
  - .2 77 ore in ogni periodo di 7 giorni
- 3 Le ore di riposo possono essere suddivise in non più di due periodi, uno dei quali dovrà essere della durata di almeno sei ore e gli intervalli tra consecutivi periodi di riposo non dovranno superare 14 ore
- 4 Le disposizioni dei periodi di riposo esposti nei paragrafi 2 e 3, possono essere non rispettati in caso di una emergenza o per altre condizioni operative di primaria importanza. Riunioni, esercitazioni di lotta antincendio e lance, e le esercitazioni prescritte dalle leggi e regolamenti nazionali e dagli strumenti internazionali, dovranno essere effettuate in modo da ridurre al minimo il disturbo dei periodi di riposo e non indurre l'affaticamento (*fatigue*)
- 5 Le Amministrazioni richiederanno che gli elenchi dei turni di guardia siano esposti dove essi siano facilmente accessibili. I programmi dovranno essere stabiliti in un formato \* standardizzato nella lingua o lingue di lavoro della nave e in inglese.
- 6 Quando un marittimo è a disposizione (*on call*), come nel caso di uno spazio macchina non presidiato, il marittimo dovrà avere un adeguato periodo di riposo compensativo, se il normale periodo di riposo è disturbato dalla chiamata al lavoro.
- 7 Le Amministrazioni richiederanno che le registrazioni delle ore giornaliere di riposo dei marittimi saranno mantenuti in un formato standardizzato\* nella lingua o lingue di lavoro della nave e in inglese, per permettere il monitoraggio e la verifica della conformità con le

\* Possono essere usate le linee guida IMO/ILO per lo sviluppo delle disposizioni sulle tabelle di lavoro dei marittimi e gli stampati delle registrazioni delle ore di lavoro o ore di riposo dei marittimi

disposizioni di questa sezione. I marittimi dovranno ricevere una copia delle registrazioni a loro appartenenti, che saranno convalidate (*endorsed*) dal comandante o da una persona autorizzata dal comandante e dai marittimi.

- 8 niente di questa sezione sarà ritenuto di menomare il diritto del comandante di una nave di richiedere ad un marittimo di svolgere qualsiasi numero di ore di lavoro necessarie per l'immediata sicurezza (*safety*) della nave, delle persone a bordo o il carico, o per lo scopo di dare assistenza ad altre navi o persone in pericolo sul mare. Di conseguenza, il comandante può sospendere il programma delle ore di riposo e richiedere a un marittimo di svolgere ogni ora di lavoro necessaria fino a che non sia ritornata normale la situazione. Al più presto possibile, dopo che la situazione è ritornata normale, il comandante dovrà garantire che ogni marittimo che ha svolto il lavoro in un programmato periodo di riposo siano fornito di un adeguato periodo di riposo.
- 9 I Contraenti potranno permettere delle eccezioni alle ore di riposo richieste nei paragrafi 2.2 e 3 di cui sopra purchè il periodo di riposo non sia inferiore a 70 ore in qualsiasi periodo di 7 giorni.

Le eccezioni dal periodo di riposo settimanale previste nel paragrafo 2.2 non saranno permesse per più di due settimane consecutive. Gli intervalli tra due periodi di eccezione a bordo non dovranno essere meno di due volte la durata dell'eccezione.

Le ore di riposo previste dal paragrafo 2.1 possono essere suddivise in non più di tre periodi, uno dei quali dovrà essere della durata di almeno 6 ore e nessuno degli altri due periodi dovrà essere inferiore alla durata di una ora. Gli intervalli tra periodi consecutivi di riposo non dovranno eccedere le 14 ore. Le eccezioni non dovranno estendersi oltre due periodi di 24 ore in ogni periodo di 7 giorni

Le eccezioni devono, per quanto possibile, tenere conto della guida riguardante la prevenzione dell'affaticamento (*fatigue*) nella sezione B-VIII/1

- 10 Ogni Amministrazione stabilirà, per i comandanti, ufficiali e altri marittimi mentre svolgono designati compiti (*duties*) di sicurezza (*safety e security*) e ambiente marino, con lo scopo di prevenire l'abuso di alcol, un limite non superiore a 0,05% di livello alcolico nel sangue (*Blood Alcohol Level – BAC*) o 0,25 mg/alcol nell'alito o una quantità di alcol portante a tale concentrazione di alcol

## **Sezione A-VIII/2**

*Disposizioni per la tenuta della guardia e principi da osservare*

### **Parte 1 – Certificazione**

- 1 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione o di coperta, dovrà essere debitamente qualificato secondo le disposizioni del capitolo II o del capitolo VII, appropriate ai compiti (*duties*) relativi al servizio di guardia di navigazione o di coperta.
- 2 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina dovrà essere debitamente qualificato secondo le disposizioni del capitolo III o del capitolo VII, appropriate ai compiti (*duties*) relativi alla tenuta della guardia in macchina.

## **Parte 2 – Pianificazione del viaggio**

### **Requisiti generali**

- 3 Il viaggio previsto dovrà essere pianificato in anticipo, prendendo in considerazione tutte le informazioni pertinenti ed ogni rotta tracciata dovrà essere controllata prima che incominci il viaggio
- 4 Il direttore di macchina, in consultazione con il comandante, dovrà determinare in anticipo le necessità del viaggio previsto, prendendo in considerazione i fabbisogni di combustibile, acqua, lubrificanti, prodotti chimici, materiali di consumo ed altre parti di ricambio, utensili, provviste e quanto altro necessario.

### **Pianificazione prima di ogni viaggio**

- 5 Prima di ogni viaggio il comandante di ogni nave dovrà assicurarsi che la prevista rotta dal porto di partenza al primo porto di arrivo è pianificata usando adeguate e appropriate carte nautiche e altre pubblicazioni nautiche necessarie per il viaggio previsto, contenenti precise, complete ed aggiornate informazioni riguardanti quelle restrizioni per la navigazione ed i rischi che sono di natura permanente o prevedibile e che sono pertinenti per la sicura navigazione della nave.

### **Controllo e tracciamento della rotta pianificata**

- 6 Quando la pianificazione della rotta è verificata tenendo in considerazione tutte le informazioni pertinenti, la rotta pianificata sarà chiaramente tracciata sulle carte nautiche appropriate e sarà continuamente disponibile all'ufficiale responsabile della guardia che verificherà ogni rotta da seguire prima di utilizzarla durante il viaggio

### **Deviazione dalla rotta pianificata**

- 7 Se una decisione è presa, durante un viaggio, di cambiare il prossimo porto di scalo della rotta pianificata o se è necessario per la nave deviare sostanzialmente dalla rotta pianificata per altri motivi, allora una rotta corretta sarà pianificata prima di deviare sostanzialmente dalla rotta originariamente pianificata

## **Parte 3 – Principi generali per la tenuta della guardia**

- 8 Le guardie saranno svolte sulla base dei seguenti principi della gestione delle risorse del ponte di comando e della macchina:
  - .1 appropriate disposizioni per il personale di guardia saranno garantite in conformità con le situazioni
  - .2 qualsiasi limitazione nelle qualifiche professionali ed idoneità degli individui dovrà essere tenuta in conto quando si distribuisce il personale di guardia
  - .3 comprensione da parte del personale di guardia dei propri ruoli individuali, dovrà essere stabilita la responsabilità e i ruoli del gruppo

- .4 i compiti (*duties*) del comandante, del direttore di macchina (*chief engineer officer*) e dell'ufficiale responsabile della guardia saranno di mantenere una guardia appropriata, facendo il massimo uso efficace delle risorse disponibili, come le informazioni, installazioni/apparecchiature e altro personale
- .5 il personale di guardia dovrà comprendere le funzioni ed il funzionamento delle installazioni/apparecchiature ed essere familiare con il loro maneggio
- .6 il personale di guardia dovrà comprendere le informazioni e come rispondere alle informazioni provenienti da ogni stazione/installazione/apparecchiatura
- .7 le informazioni provenienti dalle stazioni/installazioni/apparecchiature dovranno essere condivise in maniera appropriata tra tutto il personale di guardia
- .8 il personale di guardia dovrà mantenere uno scambio di appropriate comunicazioni in ogni situazione; e
- .9 il personale di guardia dovrà informare il comandante/direttore di macchina (*chief engineer officer*) e l'ufficiale responsabile della guardia, senza qualsiasi esitazione, quando ha qualsiasi dubbio su quale azione effettuare nell'interesse della sicurezza

#### **Parte 4 – Tenuta della guardia di navigazione**

##### **Principi che si applicano alla tenuta della guardia in generale**

- 9 I Contraenti dovranno attirare l'attenzione delle compagnie, comandanti, direttori di macchina e del personale in servizio di guardia sui seguenti principi che dovranno essere osservati per garantire che guardie sicure siano mantenute in ogni momento.
- 10 Il comandante di ogni nave è tenuto ad assicurarsi che le disposizioni per la tenuta della guardia siano adeguate per mantenere una sicura guardia di navigazione o guardia al carico. Sotto la direzione generale del comandante, gli ufficiali della guardia di navigazione sono responsabili per fare navigare la nave in sicurezza durante i loro turni di guardia quando essi saranno particolarmente impegnati nell'evitare collisioni od incagli .
- 11 Il direttore di macchina (*chief engineer officer*) di ogni nave è tenuto, in consultazione con il comandante, a garantire che le disposizioni per la tenuta della guardia siano adeguate per mantenere una sicura guardia in macchina

##### **Protezione dell'ambiente marino**

- 12 Il comandante, gli ufficiali ed i comuni dovranno essere consapevoli dei gravi effetti causati da inquinamenti operativi o accidentali dell'ambiente marino e dovranno prendere tutte le precauzioni possibili per evitare tale inquinamento, particolarmente nell'ambito dei pertinenti regolamenti internazionali e portuali

## Parte 4.1 – Principi da osservare nella tenuta della guardia di navigazione

- 13 L'ufficiale responsabile di una guardia di navigazione è il rappresentante del comandante ed è il primo responsabile in ogni momento per la sicura navigazione della nave e del rispetto del regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, 1972 come emendato.

### Vedetta

- 14 Un appropriato servizio di vedetta dovrà essere mantenuto in ogni momento in conformità con la regola 5 del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, 1972 come emendato e dovrà servire allo scopo di:
- .1 mantenere un continuo stato di vigilanza con la vista e l'udito, come pure con tutti gli altri mezzi disponibili, con riguardo a ogni significativo cambiamento nell'ambiente operativo.
  - .2 valutazione (*appraising*) completa della situazione e del rischio di collisione, incaglio ed altri pericoli per la navigazione; e
  - .3 individuare navi o aeromobili in pericolo, naufraghi, relitti, rottami ed altri rischi per la navigazione sicura
- 15 La vedetta dovrà essere in grado di potersi completamente dedicare alla tenuta di un corretto servizio di vedetta e, nessun altro compito che potrebbe interferire con tale compito (*duties*), dovrà essere svolto o assegnato
- 16 I compiti (*duties*) della vedetta e del timoniere sono separati ed il timoniere non può essere considerato una vedetta mentre è al timone, eccetto che sulle piccole navi dove la timoneria è predisposta per una visione circolare completa di tutto l'arco dell'orizzonte e non vi sono impedimenti alla visione di notte o altri impedimenti alla tenuta di un appropriato servizio di vedetta. L'ufficiale responsabile di una guardia di navigazione può essere l'unica vedetta durante le ore diurne purchè in ognuna di queste occasioni:
- .1 la situazione è stata chiaramente valutata (*assessed*) ed è stato stabilito senza dubbio che è sicuro agire in tal modo
  - .2 è stata presa piena considerazione di tutti i fattori pertinenti, includendo, ma non limitato a:
    - condizioni meteorologiche
    - visibilità
    - densità del traffico
    - vicinanza a pericoli per la navigazione, e
    - la necessaria attenzione quando si naviga dentro o nelle vicinanze di schemi di separazione del traffico; e
  - .3 l'assistenza è immediatamente disponibile ad essere chiamata sul ponte quando qualsiasi cambio della situazione lo richieda
- 17 Nel determinare che la composizione della guardia di navigazione è adeguata per garantire che un appropriato servizio di vedetta può essere continuamente mantenuto, il comandante

dovrà tenere in considerazione tutti i fattori pertinenti, includendo quelli descritti in questa sezione del Codice, come pure i seguenti fattori:

- .1 visibilità, condizioni del tempo e del mare
- .2 densità del traffico ed altre attività che possano avvenire nell'area nella quale la nave sta navigando
- .3 la necessaria attenzione quando si naviga dentro o nelle vicinanze di schemi di separazione traffico o altre misure di instradamento (*routeing*)
- .4 il carico di lavoro addizionale causato dalla natura delle funzioni (*functions*) di bordo, richieste operative immediate e manovre anticipate
- .5 l'idoneità per il compito (*fitness for duty*) di ogni membro dell'equipaggio su chiamata (*on call*), che è stato assegnato come membro di una guardia
- .6 conoscenza e fiducia nella competenza professionale degli ufficiali e dell'equipaggio della nave
- .7 l'esperienza di ogni ufficiale della guardia di navigazione e la familiarità di quell'ufficiale con le apparecchiature, le procedure e la manovrabilità della nave
- .8 le attività che si svolgono a bordo della nave in ogni particolare momento, includendo le attività per le comunicazioni radio e la disponibilità dell'assistenza che deve essere chiamata immediatamente sul ponte di comando quando necessario
- .9 lo stato operativo della strumentazione del ponte di comando e dei comandi, incluso i sistemi di allarme
- .10 comandi del timone e dell'elica e delle caratteristiche di manovrabilità della nave
- .11 la dimensione della nave ed il campo di visibilità disponibile dalla posizione di comando
- .12 la configurazione del ponte di comando, a un punto tale che la configurazione potrebbe inibire un membro della guardia dall'individuare con la vista o con l'udito qualunque evento esterno; e
- .13 qualsiasi altro standard pertinente, procedura o guida relativa alle disposizioni sulla tenuta della guardia e l'idoneità al compito (*fitness for duty*), che è stata adottata dall'Organizzazione

### **Disposizioni per il servizio di guardia**

18 Nel decidere la composizione della guardia sul ponte di comando, che può comprendere comuni adeguatamente qualificati, i seguenti elementi, tra l'altro, dovrebbero essere tenuti in considerazione:

- .1 in nessun momento il ponte di comando dovrà essere lasciato non presidiato
- .2 le condizioni del tempo, la visibilità e se c'è il chiarore diurno o l'oscurità

- .3 vicinanza a pericoli per la navigazione che possono rendere necessario per l'ufficiale responsabile di guardia di svolgere compiti (*duties*) aggiuntivi per la navigazione
- .4 l'uso e le condizioni operative degli ausili alla navigazione come l'ECDIS, il radar, o i congegni elettronici indicanti la posizione e qualunque altro strumento riguardante la sicura navigazione della nave
- .5 se la nave è dotata di pilota automatico
- .6 se vi sono compiti (*duties*) radio da svolgere
- .7 i comandi, gli allarmi e gli indicatori del locale macchine non presidiato (UMS *unmanned machinery space*) installati sul ponte di comando, le procedure e le limitazioni per il loro uso; e
- .8 ogni inusuale richiesta sulla guardia di navigazione che può nascere a causa di circostanze operative particolari

### **Assumere (*taking over*) la guardia**

- 19 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione non dovrà passare la guardia all'ufficiale rilevante se c'è ragione di credere che quest'ultimo non sia in grado di svolgere efficacemente i compiti (*duties*) di guardia, nel qual caso il comandante dovrà essere informato
- 20 L'ufficiale rilevante dovrà garantire che i membri della guardia rilevante siano totalmente capaci di svolgere i propri compiti (*duties*), particolarmente per quanto riguarda l'adattamento alla visione notturna. L'ufficiale rilevante non rileverà la guardia sino a che la sua vista non si sia adattata alle condizioni di luce
- 21 Prima di assumere la guardia, gli ufficiali che rilevano la guardia dovranno essi stessi essere soddisfatti (*satisfy themselves*) del punto nave vero o stimato e confermare il previsto percorso da seguire, rotta e velocità e dei comandi dell'UMS, come appropriato, e dovranno prendere nota di ogni pericolo per la navigazione che si pensa di poter incontrare durante il loro turno di guardia.
- 22 Gli ufficiali rilevanti dovranno personalmente essere soddisfatti per quanto concerne il;
  - .1 le consegne di massima ed altri ordini particolari del comandante riguardanti la navigazione della nave:
  - .2 posizione, rotta, velocità e pescaggio della nave
  - .3 maree predominanti e previste, correnti, condizioni meteorologiche, visibilità e l'effetto di questi fattori sulla rotta e la velocità
  - .4 procedure per l'uso dei motori principali per manovrare quando i comandi dei motori principali sono sul ponte di comando; e
  - .5 la situazione della navigazione, incluso ma non limitato a:

- .5.1 le condizioni operative di tutte le apparecchiature per la navigazione e di sicurezza che sono in uso o possono essere probabilmente usate durante la guardia
  - .5.2 gli errori della bussola magnetica e della girobussola
  - .5.3 la presenza e il movimento delle navi in vista o di cui si conosce essere nelle vicinanze
  - .5.4 le condizioni e i rischi che è probabile incontrare durante la guardia; e
  - .5.5 i possibili effetti dello sbandamento, assetto, densità dell'acqua di mare, dello squat sullo spazio (*clearance*) sotto la chiglia
- 23 Se, in ogni momento, in cui l'ufficiale responsabile della guardia sta per essere rilevato è in atto una manovra od altra azione per evitare un qualsiasi rischio, il rilievo di quell'ufficiale dovrà essere rimandato sino a che tale azione sia stata completata.

### **Svolgere la guardia di navigazione**

- 24 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà:
- .1 fare la guardia sul ponte di comando
  - .2 in nessuna circostanza lasciare il ponte fino a quando non rilevato in maniera appropriata; e
  - .3 continuare ad essere responsabile della sicura navigazione della nave, nonostante la presenza del comandante sul ponte, fino a quando non sia stato informato ufficialmente che il comandante ha assunto quella responsabilità e che ciò è stato mutualmente compreso;
- 25 Durante la guardia la rotta seguita, posizione e velocità dovranno essere controllate a sufficienti frequenti intervalli, usando qualsiasi ausilio necessario alla navigazione disponibile, per garantire che la nave segua la rotta pianificata
- 26 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà avere la completa conoscenza della posizione e del funzionamento (*operation*) di tutte le apparecchiature di sicurezza e per la navigazione a bordo della nave e dovrà essere consapevole e tenere conto delle limitazioni operative di tali apparecchiature
- 27 All'ufficiale responsabile di una guardia di navigazione non sarà assegnato o svolgerà qualsiasi compito (*duties*) che interferirebbe con la sicura navigazione della nave
- 28 Quando usa il radar l'ufficiale responsabile di una guardia di navigazione dovrà tenere in mente la necessità di conformarsi in ogni momento con le disposizioni sull'uso del radar contenute nel Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare, 1972, come emendato, in vigore.
- 29 In caso di bisogno l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione non dovrà esitare ad usare il timone, le macchine e gli apparati di segnalazione. Tuttavia, una tempestiva informazione sulle previste variazioni della velocità dovranno essere date, quando possibile

alla macchina o dovrà essere fatto un efficace uso dei comandi dell'UMS installati sul ponte di comando in accordo con le procedure applicabili.

- 30 Gli ufficiali della guardia di navigazione dovranno conoscere le caratteristiche di manovrabilità della loro nave, incluso le distanze di arresto e dovrebbero considerare (*appreciate*) che le altre navi potrebbero avere differenti caratteristiche di manovrabilità.
- 31 Durante la guardia dovrà essere tenuta una appropriata registrazione dei movimenti e delle attività relative alla navigazione della nave.
- 32 E' di particolare importanza che in ogni momento l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione garantisca che sia mantenuto un appropriato servizio di vedetta. In una nave con la sala nautica separata, l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione potrà entrare nella sala nautica, quando è essenziale, per un breve periodo di tempo necessario allo svolgimento dei compiti di navigazione, ma dovrà prima assicurarsi che è sicuro farlo e che sia mantenuto un appropriato servizio di vedetta.
- 33 Le prove di funzionamento di tutte le apparecchiature di navigazione di bordo dovranno essere svolte in mare il più frequentemente possibile, come praticabile, e quando le circostanze lo permettono, in particolare prima che siano attese situazioni rischiose influenzanti la navigazione. Ogni qualvolta sia appropriato, queste prove dovranno essere registrate. Tali prove dovranno essere eseguite prima dell'arrivo e della partenza dai porti.
- 34 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà eseguire controlli regolari per garantire che:
  - .1 la persona al timone o il pilota automatico seguano la rotta corretta
  - .2 la deviazione della bussola magnetica normale sia calcolata per lo meno una volta per guardia e, quando possibile, dopo ogni ampio cambiamento di rotta; la bussola magnetica normale e la girobussola sono frequentemente confrontate e le ripetitrici sono sincronizzate con la loro girobussola madre.
  - .3 il pilota automatico sia provato manualmente per lo meno una volta a guardia
  - .4 i fanali di navigazione e le luci di segnalazione e le altre apparecchiature per la navigazione sono funzionanti correttamente
  - .5 l'apparato radio è funzionante correttamente secondo il paragrafo 86 di questa sezione; e
  - .6 i comandi, gli allarmi e gli indicatori UMS funzionano correttamente
- 35 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà tenere in mente la necessità di conformarsi sempre con le disposizioni in vigore della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita in mare (SOLAS), 1974 \*. L'ufficiale della guardia di navigazione dovrà anche tenere conto:
  - .1 la necessità di avere una persona al timone e di mettere il governo della nave nella posizione manuale in tempo utile, onde consentire che ogni situazione di potenziale pericolo sia gestita in maniera sicura; e

\* vedi regole SOLAS V/24, V/25 e V/26

- .2 che con la nave governata con il pilota automatico è estremamente pericoloso consentire che si sviluppi una situazione di pericolo nel momento in cui l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione è senza assistenza e debba interrompere la continuità del servizio di vedetta per effettuare una azione di emergenza
- 36 Gli ufficiali della guardia di navigazione dovranno essere completamente familiari con l'uso di tutti gli ausili elettronici di navigazione, includendo le loro potenzialità e limitazioni e, dovranno usare ognuno di questi ausili quando appropriato e dovranno tenere in mente che anche l'ecoscandaglio è un valido ausilio per la navigazione
- 37 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione userà il radar ogni qualvolta incontri o sia prevista visibilità ridotta e in ogni momento in acqua trafficate, avendo il dovuto riguardo alle sue limitazioni
- 38 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà garantire che le scale delle distanze usate siano cambiate ad intervalli di tempo sufficientemente frequenti in modo che gli echi siano individuati al più presto possibile. Esso dovrà tenere in mente che i piccoli o i deboli echi possono sfuggire all'individuazione
- 39 Ogni qualvolta il radar è in funzione, l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione selezionerà una scala delle distanze appropriata e osserverà attentamente lo schermo e dovrà garantire che il plotting o l'analisi sistematica è iniziata con un ampio margine di tempo.
- 40 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà informare immediatamente il comandante:
- .1 se incontra o si prevede visibilità ridotta
  - .2 se le condizioni del traffico o i movimenti delle altre navi sono causa di preoccupazione
  - .3 se si incontrano difficoltà nel mantenere la rotta
  - .4 in mancanza di avvistamento della terra o di un punto di riferimento o di dati ottenuti dallo scandaglio nel tempo previsto
  - .5 se si avvista inaspettatamente la terra, un punto di riferimento o se è stata notata una variazione nei dati dello scandaglio.
  - .6 in caso di avaria della macchina, del comando a distanza della propulsione, della macchina del timone o di ogni apparecchiatura essenziale per la navigazione, allarme o indicatore
  - .7 il funzionamento difettoso dell'apparato radio
  - .8 nel cattivo tempo, se in qualsiasi dubbio circa la possibilità di danni provocati dal cattivo tempo
  - .9 se la nave incontra pericoli per la navigazione, come ghiaccio o un relitto, e

.10 in qualsiasi altra emergenza o dubbio

- 41 Nonostante il requisito di informare immediatamente il comandante per le suindicate circostanze, l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione non dovrà, inoltre, esitare a effettuare una azione immediata per la sicurezza della nave, quando le circostanze lo richiedano.
- 42 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà fornire al personale di guardia tutte le istruzioni e le informazioni appropriate che garantiranno la sicura tenuta della guardia, includendo un appropriato servizio di vedetta.

### **Tenuta della guardia in differenti condizioni ed in aree differenti**

#### *Tempo chiaro*

- 43 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà prendere frequenti ed accurati rilevamenti con la bussola delle navi in avvicinamento come mezzo di prima individuazione del rischio di collisione e tenere in mente che tale rischio può talvolta sussistere anche quando è evidente una sensibile variazione del rilevamento, particolarmente quando ci si avvicina ad una nave molto grande o a un rimorchio o quando ci si avvicina a distanza ravvicinata ad una nave. L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà anche effettuare, in tempo utile, una chiara e positiva azione in conformità con l'applicabile Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare, 1972, come emendato e successivamente controllare che tale azione stia avendo l'effetto desiderato.
- 44 Con tempo chiaro, ogni qualvolta possibile, l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà fare pratica sull'uso del radar

#### *Visibilità ridotta*

- 45 quando si incontra o si prevede visibilità ridotta, la prima responsabilità dell'ufficiale responsabile della guardia di navigazione è di conformarsi alle regole pertinenti del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare, 1972, come emendate con particolare riguardo all'utilizzo dei segnali da nebbia, procedere a velocità sicura ed avere le macchine pronte per immediata manovra. In aggiunta, l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà:

- .1 informare il comandante
- .2 posizionare una appropriata vedetta
- .3 accendere le luci di navigazione
- .4 far funzionare (*operate*) e usare il radar

#### *Nelle ore di oscurità*

- 46 Il comandante e l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione, quando preparano il servizio di vedetta, dovranno tenere nel dovuto riguardo le apparecchiature del ponte e gli aiuti alla navigazione disponibili per l'uso e le loro limitazioni; mettere in atto le procedure e le salvaguardie.

### *Acque costiere e congestionate*

- 47 Dovrà essere utilizzata la carta a più grande scala presente a bordo, adatta per l'area e corretta con le ultime informazioni disponibili. I punti saranno effettuati a frequenti intervalli e saranno effettuati con più di un metodo ogniqualvolta le circostanze lo permettano. Quando si usa l'ECDIS, l'appropriato codice elettronico di utilizzo (scala) delle carte elettroniche di navigazione dovrà essere usato e la posizione della nave dovrà essere controllata con mezzi indipendenti per determinare la posizione, ad intervalli appropriati.
- 48 L'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà identificare positivamente tutti i pertinenti punti cospicui per la navigazione

### *Navigazione con il pilota a bordo*

- 49 Nonostante i doveri e gli obblighi dei piloti, la loro presenza a bordo non rileva il comandante o l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dai propri compiti (*duties*) e obblighi per la sicurezza della nave. Il comandante e il pilota dovranno scambiarsi informazioni sulle procedure di navigazione, le condizioni locali e le caratteristiche della nave. Il comandante e/o l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovranno cooperare strettamente con il pilota e mantenere un accurato controllo della posizione e del movimento della nave.
- 50 In caso di qualsiasi dubbio sulle azioni o intenzioni del pilota, l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà chiedere spiegazioni al pilota e, se il dubbio rimane, informare immediatamente il comandante e effettuare qualsiasi azione sia necessaria prima dell'arrivo del comandante

### *Nave all'ancora*

- 51 Se il comandante lo considera necessario, durante la sosta all'ancora sarà mantenuta una continua guardia di navigazione. Mentre la nave è all'ancora, l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione dovrà:
- .1 determinare e plottare la posizione della nave sulla carta appropriata al più presto che è possibile
  - .2 quando le circostanze lo permettono, controllare a intervalli sufficientemente frequenti se la nave rimane all'ancora saldamente prendendo rilevamenti di segnalamenti fissi per la navigazione o oggetti prontamente identificabili di terra
  - .3 assicurarsi che sia mantenuto un appropriato servizio di vedetta
  - .4 assicurarsi che siano effettuate periodicamente delle ronde di ispezione per la nave
  - .5 osservare le condizioni meteorologiche e delle maree e lo stato del mare
  - .6 se la nave è all'ancora informare il comandante e prendere le necessarie misure
  - .7 garantire che lo stato di prontezza delle motrici principali e dell'altro macchinario sia conforme con le istruzioni del comandante

- .8 informare il comandante se la visibilità diminuisce
- .9 garantire che la nave mostri i segnali visivi e luminosi appropriati e che i segnali sonori appropriati siano effettuati in conformità con tutte le normative applicabili; e
- .10 prendere le misure per proteggere l'ambiente dall'inquinamento causato dalla nave e conformarsi alle norme antinquinamento applicabili.

#### **Parte 4 – 2 principi da osservare nel tenere una guardia di macchina**

- 52 Il termine *guardia di macchina* come utilizzato nelle parti 4-2, 5-2 e 5-4 di questa sezione significa sia una persona che un gruppo di persone comprendenti la guardia o un periodo di responsabilità per un ufficiale durante il quale la presenza fisica nei locali macchina di quell'ufficiale può o non può essere richiesta.
- 53 *L'ufficiale responsabile di una guardia di macchina* è il rappresentante del direttore di macchina ed è in primo luogo responsabile, in ogni momento, del sicuro ed efficiente funzionamento (*operation*) e manutenzione del macchinario riguardante la sicurezza della nave ed è responsabile, come richiesto, dell'ispezione, funzionamento e prova di tutto il macchinario e apparecchiature sotto la responsabilità della guardia di macchina.

#### **Disposizioni per la guardia**

- 54 La composizione della guardia di macchina dovrà, in ogni momento, essere adeguata per garantire il sicuro funzionamento (*operation*) di tutto il macchinario riguardante il funzionamento della nave, sia nel sistema manuale che in quello automatizzato e, sarà appropriata alle circostanze e alle condizioni prevalenti.
- 55 Quando si decide la composizione della guardia di macchina, che può includere dei appropriatamente comuni qualificati, i seguenti criteri, tra l'altro, dovranno essere tenuti in conto:
- .1 il tipo di nave e il tipo e le condizioni del macchinario
  - .2 l'adeguata supervisione, in ogni momento, del macchinario riguardante il sicuro funzionamento (*operation*) della nave
  - .3 qualsiasi modo speciale di funzionamento (*operation*), dettato da condizioni quali il tempo, ghiaccio, acque contaminate, bassi fondali, condizioni di emergenza, contenimento dei danni o riduzione dell'inquinamento
  - .4 le qualifiche professionali e l'esperienza della guardia di macchina
  - .5 la sicurezza della vita, della nave, del carico e del porto e la protezione dell'ambiente
  - .6 l'osservanza dei regolamenti internazionali, nazionali e locali; e
  - .7 mantenimento delle normali operazioni della nave

## Assumere la guardia

- 56 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina non dovrà cedere la guardia all'ufficiale rilevante se c'è ragione di credere che quest'ultimo sia evidentemente non capace di svolgere efficacemente i compiti (*duties*) della tenuta della guardia, nel qual caso il direttore di macchina dovrà essere informato
- 57 L'ufficiale rilevante una guardia di macchina dovrà garantire che i membri della guardia di macchina rilevante siano apparentemente pienamente capaci di svolgere i loro compiti (*duties*) efficacemente.
- 58 Prima di assumere la guardia di macchina, gli ufficiali rilevanti dovranno essere soddisfatti di almeno i seguenti punti:
- .1 le consegne di massima e le istruzioni speciali del direttore di macchina relative al funzionamento (*operation*) dei sistemi di bordo e del macchinario
  - .2 la natura di tutti i lavori da svolgere sul macchinario e sugli impianti, il personale coinvolto e i rischi potenziali
  - .3 il livello e, dove applicabile, le condizioni dell'acqua o residui nelle sentine, casse di zavorra, slop tanks, casse di riserva, casse acqua potabile, casse sewage e ogni speciale requisito per l'uso o lo scarico del contenuto di esse.
  - .4 le condizioni e il livello di combustibile nelle casse di riserva, casse di decantazione, cassa giornaliera e le altre sistemazioni per lo stivaggio del combustibile
  - .5 ogni speciale requisito relativo allo scarico del sistema sanitario
  - .6 condizione e modo di funzionamento dei vari sistemi principali e ausiliari, includendo il sistema di distribuzione della corrente elettrica
  - .7 dove applicabile, le condizioni della consolle delle apparecchiature di monitoraggio e controllo e, quale apparecchiatura funziona(*operated*) manualmente.
  - .8 dove applicabile, la condizione e il modo di funzionamento (*operation*) dei controlli automatici della caldaia come i sistemi di controllo per la protezione dalla fiamma, i limiti dei sistemi di controllo, i sistemi di controllo della combustione, i sistemi di controllo del rifornimento di combustibile e le altre apparecchiature relative al funzionamento delle caldaie a vapore;
  - .9 qualsiasi potenziale avversa condizione risultante dal cattivo tempo, ghiaccio o acque contaminate o basse
  - .10 ogni speciale modo di funzionamento dettato dall'avaria di una apparecchiatura o da avverse condizioni della nave
  - .11 i rapporti dei comandi di macchina relativi ai compiti (*duties*) loro assegnati
  - .12 la disponibilità dei mezzi per la lotta antincendio

.13 lo stato di completamento del giornale di macchina

### **Svolgere la guardia di macchina**

- 59 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina dovrà garantire che le disposizioni stabilite per la tenuta della guardia siano osservate e che, sotto direzione, i comuni di macchina, se facenti parti di una guardia di macchina, aiutino al sicuro ed efficiente funzionamento (*operation*) del macchinario di propulsione e delle apparecchiature ausiliarie
- 60 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina continuerà ad essere responsabile per le operazioni nei locali macchine, nonostante la presenza del direttore di macchina nei locali macchine, fino a quando non sia stato specificatamente informato che il direttore di macchina ha assunto la responsabilità e che ciò è stato mutualmente compreso.
- 61 Tutti i membri della guardia di macchina dovranno essere familiari con i compiti (*duties*) di tenuta della guardia loro assegnati. In aggiunta ogni membro della guardia dovrà, con riguardo alla nave su cui presta servizio, avere conoscenza di:
- .1 l'uso degli appropriati sistemi di comunicazione interna
  - .2 le vie di sfuggita dai locali macchine
  - .3 i sistemi di allarme in macchina ed essere capace (*able*) di distinguere i vari allarmi, con particolare riguardo ai sistemi di allarme antincendio; e
  - .4 il numero, posizione e tipo delle dotazioni per la lotta antincendio e dell'attrezzatura per il controllo danni nei locali macchine, unitamente al loro uso e le varie precauzioni di sicurezza da osservare.
- 62 Qualsiasi macchinario non funzionante correttamente, previsto cattivo funzionamento o richiedente una speciale manutenzione dovrà essere annotato insieme all'azione già effettuata. Piani dovranno essere fatti se è richiesto qualsiasi ulteriore intervento
- 63 Quando i locali macchine sono nella condizione presidiata, l'ufficiale responsabile della guardia di macchina dovrà in ogni momento essere immediatamente capace di far funzionare (*operate*) l'apparecchiatura di propulsione in risposta alle necessità di cambiamento della direzione o della velocità
- 64 Quando i locali macchine sono nella condizione periodica non presidiata, il designato ufficiale di servizio (*duty officer*) responsabile della guardia di macchina dovrà essere immediatamente disponibile e pronto alla chiamata per prestare assistenza nei locali macchine
- 65 Tutti gli ordini del ponte dovranno essere prontamente eseguiti. I cambi nella direzione e velocità delle unità di propulsione principale dovranno essere registrati, eccetto quando una Amministrazione ha determinato che la dimensione o le caratteristiche di una particolare nave rendono impraticabile tale registrazione. L'ufficiale responsabile di una guardia di macchina dovrà garantire che i comandi delle unità di propulsione, quando sono sul modo di funzionamento manuale, sono continuamente assistiti (*attended*) nelle condizioni di stand by o di manovra

- 66 La dovuta attenzione dovrà essere data alla manutenzione in corso e al mantenimento (*support*) del macchinario, includendo i sistemi meccanici, elettrici, elettronici, idraulici e pneumatici, i loro apparati di comando e le associate apparecchiature di sicurezza, tutte le apparecchiature dei sistemi di servizio degli alloggi, la registrazione dell'utilizzo delle provviste e dei pezzi di rispetto.
- 67 Il direttore di macchina dovrà assicurare che l'ufficiale responsabile della guardia di macchina sia informato di tutte le operazioni di manutenzione preventiva, controllo danni o riparazione da svolgere durante la guardia di macchina. L'ufficiale responsabile della guardia di macchina sarà responsabile per l'isolamento, la deviazione (*bypassing*) e la messa a punto di tutto il macchinario che deve essere lavorato sotto la responsabilità della guardia di navigazione e registrerà tutto il lavoro svolto.
- 68 Quando la sala macchine è messa in condizione di stand by, l'ufficiale responsabile della guardia di macchina garantirà che tutto il macchinario e l'apparecchiatura che può essere utilizzata durante la manovra sia nello stato di immediata prontezza e che una adeguata riserva di potenza sia disponibile per l'apparato di governo e altre richieste.
- 69 Gli ufficiali responsabili di una guardia di macchina non dovranno essere assegnati o intraprendere qualsiasi compito (*duties*) che interferirebbe con i loro compiti di supervisione relativamente al sistema principale di propulsione e apparati ausiliari. Essi dovranno tenere l'impianto di propulsione principale e i sistemi ausiliari sotto costante supervisione fino a quando non saranno appropriatamente rilevati e dovranno ispezionare periodicamente il macchinario di loro responsabilità. Essi dovranno anche garantire che siano svolte adeguate ronde nei locali macchina e agghiaccio con lo scopo di osservare e riferire cattivi funzionamenti o avarie, svolgere o dirigere le regolazioni di routine, la manutenzione richiesta e qualsiasi altro compito (*tasks*) necessario.
- 70 Gli ufficiali di una guardia di macchina dovranno dirigere ogni altro membro della guardia di macchina per informarli sulle condizioni di rischio potenziale che può influire negativamente sul macchinario o pregiudicare la sicurezza della vita o della nave.
- 71 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina dovrà garantire che il locale macchine sia supervisionato e dovrà disporre di personale di sostituzione nel caso dell'incapacità di qualsiasi personale della guardia di macchina. La guardia di macchina non lascerà i locali macchine senza supervisione in modo da evitare il funzionamento (*operation*) manuale dell'impianto di macchina o delle valvole regolatrici.
- 72 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina dovrà effettuare l'azione necessaria per contenere gli effetti del danno risultante da avaria delle apparecchiature, incendio, allagamento, rottura, collisione, incaglio o altra causa
- 73 Prima di lasciare la guardia, l'ufficiale responsabile della guardia di macchina dovrà garantire che siano registrati in maniera adeguata tutti gli eventi relativi al macchinario principale e ausiliario che sono avvenuti durante la guardia di macchina.
- 74 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina coopererà con qualsiasi ufficiale di macchina responsabile del lavoro di manutenzione durante la manutenzione preventiva, controllo o riparazione danni. Questo includerà ma non sarà necessariamente limitato a:
- .1 isolamento e deviazione (*bypassing*) del macchinario su cui si dovrà lavorare

- .2 regolazione della rimanente parte dell'impianto per funzionare (*function*) efficacemente e in sicurezza durante il periodo di manutenzione
  - .3 per il beneficio degli ufficiali rilevanti e gli scopi di registrazione, nel giornale di macchina o altro adatto documento, sarà registrato il macchinario su cui si è lavorato e del personale coinvolto, e quali misure di sicurezza sono state prese e da chi
  - .4 prova e messa in servizio, quando necessario, del macchinario o dell'apparecchiatura riparata
- 75 L'ufficiale responsabile di una guardia di macchina dovrà garantire che i comuni di macchina che svolgono compiti di manutenzione siano disponibili per assistere al funzionamento (*operation*) manuale del macchinario in caso di avaria dell'apparecchiatura automatica
- 76 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina dovrà tenere in mente che le variazioni di velocità, risultanti dal cattivo funzionamento del macchinario, o qualsiasi perdita di governo possono mettere in pericolo la sicurezza della nave e vita in mare. Il ponte dovrà essere immediatamente informato, in caso di incendio e di ogni imminente azione nei locali macchine che possono causare una riduzione nella velocità della nave, imminente avaria all'apparato di governo, arresto del sistema di propulsione della nave o qualsiasi alterazione nella generazione della corrente elettrica o simile minaccia alla sicurezza (*safety*). Questo avviso, dove possibile, sarà effettuato prima di effettuare le variazioni, in modo da permettere al ponte il massimo tempo disponibile per effettuare qualsiasi azione sia possibile per evitare un potenziale incidente marino.
- 77 L'ufficiale responsabile di una guardia di macchina dovrà avvisare, senza indugio, il direttore di macchina:
- .1 quando si verifica un danno o un malfunzionamento della macchina che potrebbe essere tale da minacciare il sicuro funzionamento (*operation*) della nave
  - .2 quando si verifica un qualsiasi malfunzionamento che, si crede, possa causare un danno o una rottura al macchinario di propulsione, macchinario ausiliario o ai sistemi di controllo e governo; e
  - .3 in qualsiasi emergenza o se in dubbio su quale decisione o misura prendere.
- 78 Nonostante il requisito di informare il direttore di macchina nelle sopra dette circostanze, l'ufficiale responsabile della guardia di macchina non dovrà esitare, dove le circostanze lo richiedono, di effettuare una azione immediata per la sicurezza della nave, del suo macchinario e dell'equipaggio.
- 79 L'ufficiale responsabile della guardia di macchina dovrà dare al personale di guardia tutte le istruzioni e informazioni appropriate che garantiranno la tenuta di una sicura guardia di macchina. La manutenzione di routine del macchinario, effettuata come compito secondario quale parte di una guardia sicura, dovrà essere istituita come parte integrale della routine di guardia. La dettagliata manutenzione di riparazione coinvolgente riparazioni alle applicabili apparecchiature elettriche, meccaniche, idrauliche, pneumatiche o elettroniche in tutta la

nave dovrà essere effettuata mettendo al corrente l'ufficiale responsabile della guardia di macchina e il direttore di macchina. Queste riparazioni dovranno essere registrate.

## **Tenuta della guardia di macchina in condizioni diverse e in aree differenti**

### *Visibilità ridotta*

80 L'ufficiale responsabile di una guardia di macchina dovrà garantire che la permanente pressione dell'aria o del vapore sia disponibile per i segnali sonori e che in ogni momento gli ordini dal ponte relativi alle variazioni di velocità o di direzione in vigore sono immediatamente eseguiti e, in aggiunta, che il macchinario ausiliario usato per la manovra è prontamente disponibile.

### *Acque costiere e congestionate*

81 L'ufficiale responsabile di una guardia di macchina dovrà garantire che tutto il macchinario coinvolto con la manovra della nave può essere messo immediatamente nel modo manuale di funzionamento (*operation*) quando informato che la nave si trova in acque congestionate. L'ufficiale responsabile di una guardia di macchina garantirà che una adeguata riserva di potenza è disponibile per governare e per gli altri i requisiti di manovra. Il governo di emergenza e l'altra apparecchiatura ausiliaria dovrà essere pronta per l'immediato funzionamento (*operation*).

### *Nave all'ancora*

82 In un ancoraggio non protetto, il direttore di macchina dovrà consultare il comandante se deve o no mantenere la stessa guardia di macchina come quando in navigazione.

83 Quando una nave è all'ancora in una rada aperta o in qualsiasi altra virtuale condizione di "in mare", l'ufficiale responsabile di una guardia di macchina dovrà garantire che:

- .1 sia mantenuta una efficace guardia di macchina
- .2 è effettuata una ispezione periodica a tutto il macchinario in funzione e in stand by
- .3 il macchinario principale e ausiliario è mantenuto in uno stato di prontezza in accordo con gli ordini del ponte
- .4 sono prese le misure per proteggere l'ambiente dall'inquinamento della nave e che sono osservate le applicabili norme per la prevenzione dell'inquinamento
- .5 tutti i sistemi per il controllo danni e la lotta antincendio sono in stato di prontezza

## **Parte 4-3 – Principi da osservare nel tenere una guardia radio**

### **Disposizioni generali**

84 L'Amministrazione dovrà dirigere l'attenzione delle compagnie, comandanti e personale della guardia radio, di conformarsi alle seguenti disposizioni per garantire che una adeguata sicura guardia radio sia mantenuta mentre una nave è in mare. In conformità con questo Codice, bisognerà tenere conto dei Regolamenti Radio.

## Disposizioni per la guardia

85 Nel decidere le disposizioni per la guardia radio, il comandante di ogni nave navigante in mare dovrà:

- .1 garantire che la guardia radio è mantenuta secondo le pertinenti disposizioni dei Regolamenti Radio e della Convenzione SOLAS
- .2 assicurare che i compiti (*duties*) primari della guardia radio non sono influenzati negativamente dallo svolgimento del traffico radio non pertinente al sicuro movimento della nave e alla sicurezza della navigazione; e
- .3 tenere conto dell'apparecchiatura radio installata a bordo e il suo stato di funzionamento (*operation*)

## Effettuare la guardia radio

86 L'operatore radio che svolge i compiti (*duties*) della guardia radio dovrà:

- .1 assicurare che la guardia è mantenuta sulle frequenze specificate nei Regolamenti Radio e nella Convenzione SOLAS; e
- .2 mentre in servizio, controllare regolarmente il funzionamento dell'apparecchiatura radio e la sua sorgente di energia e riferire al comandante qualsiasi avaria notata di questa apparecchiatura

87 Dovranno essere osservati i requisiti dei Regolamenti Radio e della Convenzione SOLAS, relativi alla tenuta del giornale radiotelegrafico o radio, come appropriato

88 Il mantenimento delle registrazioni radio, in conformità con i requisiti dei Regolamenti Radio e della Convenzione SOLAS, è di responsabilità del radio operatore designato come avente la primaria responsabilità per le radio comunicazioni per il soccorso durante gli incidenti. Il seguente dovrebbe essere registrato, unitamente con i tempi in cui essi avvengono:

- .1 un sommario delle radiocomunicazioni di soccorso, urgenza e sicurezza
- .2 gli incidenti importanti relativi al servizio radio
- .3 dove appropriato, la posizione della nave, almeno una volta al giorno; e
- .4 un sommario della condizione dell'apparecchiatura radio, includendo le sue sorgenti di energia

89 Le registrazioni radio dovranno essere tenute nella posizione funzionante (*operating*) per le comunicazioni di soccorso e dovrà essere resa disponibile:

- .1 per l'ispezione del comandante
- .2 per l'ispezione di ogni ufficiale autorizzato dall'Amministrazione e da ogni ufficiale

debitamente autorizzato a svolgere il controllo secondo l'articolo X della Convenzione.

## **Parte 5 – Guardia in porto**

### **Principi da applicare a tutte le guardie**

#### **Generalità**

90 Su ogni nave sicuramente ormeggiata o sicuramente ancorata in circostanze normali in porto, il comandante dovrà disporre una appropriata ed efficace guardia da mantenere per lo scopo della sicurezza (*safety*). Speciali requisiti potrebbero essere necessari per speciali tipi di sistemi di propulsione delle navi o per apparecchiature ausiliarie e per le navi trasportanti materiali rischiosi, pericolosi, tossici o altamente infiammabili o altri speciali tipi di carico.

#### **Disposizioni per la guardia**

91 Disposizioni per la tenuta della guardia di coperta quando la nave è in porto dovranno essere, in ogni momento, adeguate a:

- .1 garantire la sicurezza della vita, della nave, del porto e dell'ambiente e il sicuro funzionamento (*operation*) di tutto il macchinario relativo alle operazioni di carico;
- .2 osservare le regole internazionali, nazionali e locali; e
- .3 mantenere l'ordine e la normale routine della nave

92 Il comandante deciderà la composizione e la durata della guardia di coperta in funzione delle condizioni di ormeggio, tipo di nave e carattere dei compiti (*duties*).

93 Se il comandante lo considera necessario, un ufficiale qualificato sarà responsabile della guardia di coperta

94 La necessaria apparecchiatura dovrà essere predisposta per fornire un efficace servizio di guardia

95 Il direttore di macchina, in consultazione con il comandante, dovrà garantire che le disposizioni per la guardia di macchina sono adeguate per mantenere una sicura guardia di macchina in porto. Quando si decide la composizione della guardia di macchina, che può includere appropriati comuni di macchina, i seguenti punti sono tra quelli da tenere in conto:

- .1 su tutte le navi di 3.000 kW e oltre, di potenza di propulsione dovrà esserci sempre un ufficiale responsabile della guardia di macchina
- .2 sulle navi inferiori a 3.000 kW di potenza di propulsione, a discrezione del comandante e in consultazione con il direttore di macchina, può esserci nessun ufficiale responsabile della guardia di macchina; e
- .3 gli ufficiali, mentre sono responsabili di una guardia di macchina, non dovranno essere assegnati o intraprendere qualsiasi compito (*tasks*) o dovere (*duty*) che possa interferire con il loro compito di supervisione del sistema macchine della nave.

## **Assumere la guardia**

- 96 Gli ufficiali responsabili della guardia di coperta e di macchina non dovranno cedere la guardia al loro ufficiale rilevante se essi hanno ragione di credere che quest'ultimo sia manifestamente non capace di svolgere efficacemente i compiti (*duties*) della tenuta della guardia, nel qual caso il comandante o il direttore di macchina dovrà essere conseguentemente informato. Gli ufficiali rilevanti della guardia di coperta e di macchina dovranno garantire che tutti membri della loro guardia sono apparentemente pienamente capaci di svolgere efficacemente i propri compiti (*duties*).
- 97 Se nel momento del passaggio della guardia di coperta o di macchina, una importante operazione è in corso, essa dovrà essere conclusa dall'ufficiale che deve essere rilevato, eccetto quando ordinato diversamente dal comandante o dal direttore di macchina.

### **Parte 5-1 – Assumere la guardia di coperta**

- 98 Prima di assumere la guardia di coperta, l'ufficiale rilevante dovrà essere informato dall'ufficiale responsabile della guardia di coperta, del seguente:
- .1 la profondità dell'acqua all'ormeggio, il pescaggio della nave, il livello e l'ora dell'alta e bassa marea; la sistemazione dell'ormeggio, la sistemazione delle ancore e il calumo della catena e le altre caratteristiche dell'ormeggio importanti per la sicurezza della nave; lo stato delle motrici principali e loro disponibilità per l'uso di emergenza;
  - .2 tutto il lavoro da svolgere a bordo della nave; la natura, quantità e ubicazione del carico imbarcato o rimasto e qualsiasi residuo a bordo dopo la scarica della nave;
  - .3 il livello dell'acqua nelle sentine e nelle casse di zavorra;
  - .4 i segnali o luci che sono mostrate o suonati
  - .5 il numero di membri dell'equipaggio richiesti essere a bordo e la presenza di ogni altra persona a bordo
  - .6 lo stato dei mezzi di lotta antincendio
  - .7 qualsiasi speciale regolamento portuale
  - .8 le consegne di massima e gli ordini speciali del comandante
  - .9 le linee di comunicazione disponibili tra la nave e il personale di terra, includendo le autorità portuali, nel caso sorga una emergenza o è richiesta assistenza;
  - .10 qualsiasi altra circostanza di importanza per la sicurezza (*safety*) della nave, il suo equipaggio, carico o protezione dell'ambiente dall'inquinamento; e
  - .11 le procedure per informare l'appropriata autorità di qualsiasi inquinamento risultante dalle attività della nave
- 99 Gli ufficiali rilevanti, prima di assumere la responsabilità della guardia di coperta, dovranno verificare che:

- .1 che la sistemazione degli ormeggi e della catena dell'ancora è adeguato
- .2 i segnali appropriati o luci sono correttamente esibiti o suonati
- .3 sono mantenute le misure di sicurezza e osservati i regolamenti per la protezione Incendio
- .4 essi sono consapevoli della natura di qualsiasi carico rischioso o pericoloso che viene caricato o scaricato e l'appropriata azione da effettuare in caso di sversamento o incendio; e
- .5 nessuna condizione esterna o circostanze mettono in pericolo la nave e che essa non crea pericoli ad altri.

### **Parte 5-2 Assumere la guardia di macchina**

100 Prima di assumere la guardia di macchina, l'ufficiale rilevante dovrà essere informato dall'ufficiale responsabile della guardia di macchina, circa:

- .1 le consegne di massima del giorno, qualsiasi ordine speciale relativo alle operazioni nave, funzioni di manutenzione, riparazioni al macchinario o apparecchiatura di controllo
- .2 la natura di tutto il lavoro svolto sul macchinario e sistemi a bordo della nave, personale coinvolto e rischi potenziali
- .3 il livello e condizione, dove applicabile, dell'acqua o residuo nelle sentine, casse zavorra, slop tanks, sewage tanks, casse di riserva e speciali requisiti per l'uso o smaltimento del loro contenuto
- .4 qualsiasi speciale esigenza relativa al sistema di smaltimento igienico – sanitario
- .5 la condizione e lo stato di prontezza dell'attrezzatura portatile di estinzione incendi, le installazioni fisse antincendio e i sistemi di rivelazione incendio
- .6 personale di riparazione autorizzato a bordo impegnato nelle attività tecniche, i loro posti di lavoro e mansioni (*functions*) di riparazione, le altre persone autorizzate a bordo e l'equipaggio richiesto
- .7 qualsiasi regolamento portuale pertinente agli scarichi fuori bordo della nave, normative di lotta antincendio e prontezza nave, specialmente durante le condizioni di potenziale cattivo tempo
- .8 le linee di comunicazioni disponibili tra la nave e il personale di terra, includendo le autorità portuali, nel caso sorga una emergenza o venga richiesta assistenza
- .9 qualsiasi altra circostanza di importanza per la sicurezza della nave, del suo equipaggio, carico o protezione dell'ambiente dall'inquinamento; e
- .10 le procedure per informare l'appropriata autorità in caso di inquinamento ambientale derivante da attività di macchina

- 101 Gli ufficiali rilevanti, prima di assumere la responsabilità della guardia di macchina, dovranno essere personalmente soddisfatti di essere stati pienamente informati dall'ufficiale che deve essere rilevato, come segnalato più sopra, e:
- .1 essere familiari con le esistenti e potenziali sorgenti di energia, calore e illuminazione e loro distribuzione
  - .2 conoscere la disponibilità e condizione del combustibile della nave, lubrificanti e tutte le forniture di acqua; e
  - .3 essere pronti a preparare la nave e il suo macchinario, per quanto è possibile, per le condizioni di stand by o di emergenza, come richiesto

### **Parte 5-3 – Svolgere la guardia di coperta**

- 102 L'ufficiale responsabile della guardia di coperta, dovrà:
- .1 fare ronde per ispezionare la nave a intervalli appropriati
  - .2 porre particolare attenzione a:
    - .2.1 le condizioni e la sistemazione dello scalandrone, catena dell'ancora e ormeggi, specialmente al cambio della marea mentre si è in banchine, con ampie alte e basse, se necessario, prendere le misure per garantire che esse si trovano nelle normali condizioni di lavoro
    - .2.2 il pescaggio, lo spazio sotto la chiglia (*under keel clearance*) e lo stato generale della nave, per evitare sbandamenti o assetti pericolosi durante la movimentazione del carico o lo zavorramento
    - .2.3 lo stato del tempo e del mare
    - .2.4 l'osservanza di tutti i regolamenti relativi alla sicurezza e la protezione incendio
    - .2.5 il livello dell'acqua nelle sentine e nelle casse
    - .2.6 tutte le persone a bordo e la loro ubicazione, specialmente quelle in spazi lontani o chiusi, e
    - .2.7 l'esibizione e il suono, dove appropriato, delle luci e dei segnali
  - .3 con il cattivo tempo, nel ricevere un avviso di burrasca, prendere le misure necessarie per proteggere la nave, le persone a bordo e il carico
  - .4 prendere ogni precauzione per prevenire un inquinamento dell'ambiente da parte della nave
  - .5 in una emergenza che minaccia la sicurezza (*safety*) della nave, dare l'allarme, informare il comandante, prendere tutte le misure possibili per prevenire qualsiasi danno alla nave, al suo carico e alle persone a bordo, e, se necessario, richiedere assistenza alle autorità di terra o delle navi vicine;

- .6 essere consapevoli delle condizioni di stabilità della nave, così che, in caso di incendio, i pompieri di terra possono essere informati della quantità approssimativa di acqua che può essere pompata a bordo senza mettere in pericolo la nave
- .7 offrire assistenza alle navi o persone in pericolo
- .8 prendere le necessarie precauzioni per prevenire incidenti o danni quando le eliche vengono fatte girare; e
- .9 riportare nel giornale nautico appropriato tutti gli eventi importanti riguardanti la nave

#### **Parte 5-4- Svolgere la guardia di macchina**

103 Gli ufficiali responsabili della guardia di macchina dovranno prestare particolare attenzione a:

- .1 l'osservanza di tutti gli ordini, speciali procedure operative e regolamenti riguardanti condizioni di rischio e la loro prevenzione in tutte le aree di loro responsabilità
- .2 la strumentazione e i sistemi di controllo, controllo di tutta la potenza fornita, componenti e sistemi in funzione (*operation*);
- .3 le tecniche, i metodi e le procedure necessarie per prevenire la violazione dei regolamenti per l'inquinamento delle autorità locali; e
- .4 lo stato delle sentine

104 Gli ufficiali responsabili di una guardia di macchina dovranno:

- .1 nelle emergenze, dare l'allarme quando, a loro giudizio, la situazione lo richieda e prendere tutte le possibili misure per prevenire danni alla nave, persone a bordo e carico,
- .2 essere consapevoli delle necessità dell'ufficiale di coperta relativamente all'attrezzatura richiesta per l'imbarco e lo sbarco del carico e i requisiti addizionali della zavorra e degli altri sistemi di controllo della stabilità
- .3 effettuare frequenti ronde di ispezione per determinare il possibile malfunzionamento o avaria dell'apparecchiatura e effettuare una immediata azione di rimedio per garantire la sicurezza della nave, delle operazioni di carico, del porto e dell'ambiente;
- .4 assicurare le necessarie precauzioni da prendere, entro la propria area di responsabilità, per prevenire incidenti o danni ai vari sistemi elettrici, elettronici, idraulici, pneumatici e meccanici della nave;
- .5 garantire che tutti gli eventi importanti influenzanti il funzionamento, regolazione o riparazione del macchinario della nave, sono registrati in modo soddisfacente

## **Parte 5-5 Guardia in porto su navi che trasportano carichi rischiosi**

### **Generalità**

- 105 Il comandante di ogni nave trasportante carico che è rischioso, come esplosivo, infiammabile, tossico, minaccioso per la salute o inquinante dell'ambiente, dovrà garantire che disposizioni per la tenuta sicura della guardia siano mantenute. Sulle navi trasportanti carichi rischiosi alla rinfusa, questo sarà raggiunto dalla pronta disponibilità a bordo di un ufficiale debitamente qualificato o ufficiali e comuni, dove appropriato, anche quando la nave è sicuramente ormeggiata o sicuramente all'ancora in porto.
- 106 Sulle navi che trasportano carico rischioso, diverso da quello alla rinfusa, il comandante dovrà tenere pieno conto della natura, quantità, imballaggio e stivaggio del carico rischioso e di qualsiasi speciale condizione a bordo, in mare e a terra

### **Parte 5-6 Guardia al carico**

- 107 Gli ufficiali aventi la responsabilità per la pianificazione e la direzione delle operazioni di carico dovranno garantire che tali operazioni siano svolte in sicurezza mediante il controllo dei rischi specifici includendo quando personale non di bordo è coinvolto



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## PARTE B

### Guida raccomandata riguardante le disposizioni della Convenzione STCW e il suo allegato

#### Introduzione

- 1 Questa parte del Codice STCW contiene una guida raccomandata avente lo scopo di assistere i Contraenti della Convenzione STCW e quelli coinvolti nella sua attuazione, applicazione o nel fare valere le sue misure per dare piena e completa efficacia in un modo uniforme
- 2 Le misure suggerite non sono obbligatorie e gli esempi dati hanno il solo scopo di illustrare come alcune disposizioni della Convenzione possono essere rispettate. Tuttavia, le raccomandazioni, in generale, rappresentano un approccio agli argomenti (*matters*) interessati che è stato armonizzato attraverso le discussioni all'interno dell'IMO implicando, dove appropriato, consultazioni con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro, l'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni e l'Organizzazione Mondiale della Sanità.
- 3 L'osservanza delle raccomandazioni contenute in questa parte aiuterà l'Organizzazione nel raggiungere il suo scopo di mantenere i più alti praticabili standards di competenza a riguardo degli equipaggi di tutte le nazionalità e le navi di tutte le bandiere
- 4 Una guida è fornita in questa parte a riguardo di alcuni articoli della Convenzione, in aggiunta alla guida su alcune regole nel suo annesso. La numerazione delle sezioni di questa parte corrisponde, pertanto, con quella degli articoli e delle regole della Convenzione. Come nella parte A, il testo di ogni sezione può essere diviso in parti e paragrafi numerati, ma tale numerazione è unica solo per quel testo

## GUIDA RIGUARDANTE LE DISPOSIZIONI DEGLI ARTICOLI

### Sezione B-I

*Guida riguardante gli obblighi generali secondo la Convenzione*

(Nessuna disposizione)

### Sezione B-II

*Guida riguardante le definizioni e i chiarimenti*

- 1 Le definizioni contenute nell'articolo II della Convenzione, e le definizioni e i chiarimenti contenuti nella regola I/1 di questo allegato, si applicano egualmente ai termini usati nella parte A e B di questo Codice. Le definizioni supplementari che si applicano solamente alle disposizioni di questo Codice sono contenute nella sezione A-I/1
- 2 La definizione di *certificato* che appare nell'articolo II (c) fornisce tre possibilità:
  - .1 l'Amministrazione può rilasciare il certificato
  - .2 l'Amministrazione può permettere che il certificato sia rilasciato sotto la sua autorità; o
  - .3 l'Amministrazione può riconoscere un certificato rilasciato da un altro Contraente come previsto dalla regola I/10

### Sezione B-III

*Guida riguardante l'applicazione della Convenzione*

- 1 Mentre la definizione di *peschereccio (fishing vessel)* contenuta nell'articolo II, paragrafo (h) esclude le navi usate per la cattura del pesce, balene, foche, trichechi o altre risorse viventi del mare dall'applicazione della Convenzione, le navi non impegnate nelle attività di cattura non possono godere di tale esclusione
- 2 La Convenzione esclude tutte le imbarcazioni di legno (*wooden ships*) di costruzione primitiva, incluso le giunche

### Sezione B-IV

*Guida riguardante la comunicazione di informazioni*

- 1 Nel paragrafo (1)(b) dell'articolo IV, le parole "dove appropriato" (*where appropriate*) sono intese per includere:
  - .1 il riconoscimento di un certificato rilasciato da un altro Contraente; o
  - .2 il rilascio da parte dell'Amministrazione di un proprio certificato, dove applicabile, sulla base del riconoscimento di un certificato rilasciato da un altro Contraente.

## **Sezione B-V**

### *Guida riguardante gli altri trattati e interpretazione*

- 1 La parola “intese”(arrangements) nel paragrafo (1) dell’articolo V è designata per includere le disposizioni precedentemente stabilite tra Stati per il reciproco riconoscimento dei certificati.

## **Sezione B-VI**

### *Guida riguardante i certificati*

Vedere la guida data nelle sezioni B-II e B-I/2

- 1 Una dichiarazione della politica e una descrizione sommaria delle procedure che devono essere seguite dovrebbero essere pubblicate per l’informazione delle compagnie che gestiscono (*operating*) le navi sotto la bandiera dell’Amministrazione.

## **Sezione B-VII**

### *Guida riguardante le disposizioni transitorie*

- 1 I certificati rilasciati per il servizio in una posizione (*capacity*), che sono attualmente riconosciuti da un Contraente come una adeguata qualifica professionale per il servizio in un’altra posizione (*capacity*), es. certificati di primo ufficiale riconosciuti per il servizio come comandante, dovrebbero continuare ad essere accettati come validi per tale servizio secondo l’articolo VII. Questa accettazione si applica anche a tali certificati emessi secondo le disposizioni del paragrafo (2) dell’articolo VII.

## **Sezione B-VIII**

### *Guida riguardante le dispense*

- 1 Una dichiarazione della politica e una sommaria descrizione delle procedure da seguire dovrebbe essere pubblicata per l’informazione delle compagnie che gestiscono (*operating*) navi sotto la bandiera dell’Amministrazione. Una guida dovrebbe essere fornita a quei funzionari (*officials*) autorizzati dall’Amministrazione a rilasciare le dispense. Le informazioni sulle azioni effettuate dovranno essere riassunte nel rapporto iniziale comunicato al Segretario Generale in conformità con le disposizioni della sezione A-I/7.

## **Sezione B-IX**

### *Guida riguardante gli equivalenti*

- 1 I certificati della marina militare (*naval certificates*) possono continuare ad essere accettati e i certificati di servizio possono continuare ad essere rilasciati agli ufficiali della marina militare (*naval officers*) come equivalenti secondo l’articolo IX, purchè le disposizioni della Convenzione siano state osservate.

## **Sezione B-X**

### *Guida riguardante il controllo*

(Nessuna disposizione – vedere sezione B-I/4)

## **Sezione B-XI**

### *Guida riguardante la promozione della cooperazione tecnica*

- 1 I Governi dovrebbero fornire, o accordarsi di fornire, in collaborazione con l'IMO, assistenza agli Stati che hanno difficoltà a conformarsi con le disposizioni della Convenzione e che richiedono tale assistenza.
- 2 L'importanza di un adeguato addestramento per i comandanti e l'altro personale imbarcato su petroliere (*oil tankers*), chimichiere (*chemical tankers*) e gasiere (*liquefied gas tankers*) e navi ro – ro passeggeri è enfatizzato, ed è riconosciuto che in alcuni casi ci possono essere limitate strutture (*facilities*) per ottenere l'esperienza richiesta e fornire programmi di addestramento specializzati, specialmente nei paesi in via di sviluppo.

### **Data base per gli esami**

- 3 I Contraenti che hanno accademie marittime di addestramento o centri per gli esami che servono vari paesi e desiderano costituire una data base delle domande e delle risposte di esame sono incoraggiati a farlo, sulla base della cooperazione bilaterale con un paese o paesi che hanno già un tale data base.

### **Disponibilità dei simulatori per l'addestramento marittimo**

- 4 Il Segretariato dell'IMO mantiene una lista dei simulatori di addestramento marittimo, come fonte di informazioni per i Contraenti e altri, sulla disponibilità dei differenti tipi di simulatori per l'addestramento marittimo, in particolare dove tali strutture di addestramento possono non essere loro disponibili a livello nazionale.
- 5 I Contraenti sono sollecitati \* di fornire informazioni sui loro simulatori nazionali per l'addestramento marittimo al Segretariato dell'IMO e di aggiornare le informazioni ogni qualvolta viene fatto qualsiasi cambio o aggiunta alle loro strutture per l'addestramento marittimo con simulatore.

### **Informazioni sulla cooperazione tecnica**

- 6 Le informazioni sui servizi per consigli tecnici, accesso alle istituzioni internazionali di addestramento affiliate all'IMO, e le informazioni sull'amicizia e altra cooperazione tecnica che può essere fornita da o attraverso l'IMO possono essere ottenute contattando il Segretario Generale all'indirizzo 4 Albert Embarkment, London SE1 7SR, United Kingdom

(Nessuna guida è fornita per gli articoli dal XII al XVII)

- 
- Vedere MSC.1/Circ.1209



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## GUIDA RIGUARDANTE LE DISPOSIZIONI DELL'ALLEGATO ALLA CONVENZIONE STCW

### CAPITOLO I

#### Guida riguardante le disposizioni generali

##### **Sezione B-I/1**

*Guida riguardante le definizioni e i chiarimenti*

- 1 Le definizioni contenute nell'articolo II della Convenzione e le definizioni e le interpretazioni contenute nella regola I/1 di questo allegato, si applicano egualmente ai termini usati nelle parti A e B di questo Codice. Le definizioni supplementari che si applicano solamente alle disposizioni di questo Codice sono contenute nella sezione A-I/1
- 2 Gli ufficiali con le capacità previste dalle disposizioni del capitolo VII possono essere indicati come “ufficiale polivalente (*polyvalent officer*)”, “ufficiale a doppio scopo (*dual-purpose officer*)” o altre indicazioni come approvato dall'Amministrazione, in conformità con la terminologia usata nelle applicabili disposizioni delle tabelle di armamento. (*safe manning*)
- 3 I comuni, qualificati a servire nelle posizioni (*capacity*) previste dalle disposizioni del capitolo VII possono essere indicati come “comuni polivalenti (*polyvalent ratings*)” o altre indicazioni come approvato dall'Amministrazione, in conformità con la terminologia usata nelle applicabili disposizioni delle tabelle di armamento (*safe manning*)

##### **Sezione B-I/2**

*Guida riguardante i certificati e le convalide (endorsements)*

- 1 Dove una convalida (*endorsement*) è integrata nel formato di un certificato, come disposto dalla sezione A-I/2, paragrafo 1, la pertinente informazione dovrà essere inserita nel certificato, nel modo spiegato qui sotto, eccetto per l'omissione dello spazio numerato .2. Altrimenti, nel preparare le convalide (*endorsements*) attestanti il rilascio di un certificato, gli spazi numerati da .1 a .17 nello stampato che segue il testo qui sotto, dovranno essere completati come segue:
  - .1 Inserire il nome dello Stato rilasciante

- .2 Inserire il numero assegnato dall'Amministrazione al certificato
- .3 Inserire il nome completo del marittimo a cui è rilasciato il certificato. Il nome dovrebbe essere lo stesso di quello che appare nel passaporto del marittimo, nel certificato di identità del marittimo o altri documenti ufficiali rilasciati dall'Amministrazione
- .4 Il numero o i numeri delle regole o regolamenti della Convenzione STCW secondo i quali il marittimo è stato trovato qualificato, dovrebbero essere qui inseriti, ad esempio:
  - .4.1 "Regola II/1", se il marittimo è stato trovato qualificato per ricoprire la posizione (*capacity*) di ufficiale responsabile della guardia di navigazione
  - .4.2 "Regola III/1" se il marittimo è stato trovato qualificato per agire come ufficiale di macchina responsabile di una guardia di macchina in una sala macchine presidiata o come ufficiale di servizio designato (*designated duty engineer*) in una sala macchine periodicamente non presidiata
  - .4.3 "Regola IV/2" se il marittimo è stato trovato qualificato per ricoprire la posizione (*capacity*) di operatore radio.
  - .4.4 "Regola VII/1" se il certificato è un certificato funzionale (*functional certificate*) e il marittimo è stato trovato qualificato per svolgere le funzioni specificate nella parte A del Codice, ad esempio la funzione meccanica navale (*marine engineering*) a livello direttivo, e
  - .4.5 "Regole III/1 e V/1" se è stato trovato qualificato per agire come ufficiale di macchina responsabile di una guardia in una sala macchine presidiata o come ufficiale di servizio designato (*designated duty engineer*) in una sala macchine periodicamente non presidiata sulle navi cisterna (*tankers*). (Vedere le limitazioni nei paragrafi .8 e .10 più sotto).
- .5 Inserire la data di scadenza della convalida (*endorsement*). Questa data non dovrà essere più tardi della data di scadenza, se c'è, del certificato rispetto al quale è stata rilasciata la convalida (*endorsement*), non oltre i cinque anni dopo la data di rilascio della convalida (*endorsement*).
- .6 In questa colonna dovrà essere inserita ogni mansione (*function*) specificata nella parte A del Codice che il marittimo è qualificato a svolgere. Le mansioni (*functions*) e i loro livelli di responsabilità associati sono enunciati nelle tavole di competenza riportate nei capitoli II, III e IV della parte A del Codice, e sono elencate per un conveniente riferimento nell'introduzione alla parte A. Quando un riferimento alle regole dei Capitoli II, III e IV è effettuato secondo il paragrafo .4 di cui sopra, non è necessario elencare le mansioni (*functions*) specifiche.
- .7 In questa colonna dovrà essere inserito il livello di responsabilità secondo il quale il marittimo è qualificato di svolgere ognuna delle mansioni (*functions*) riportate nella colonna .6. Questi livelli sono specificati nelle tavole di competenza riportate nei capitoli II, III e IV della parte A del Codice, e sono elencate per un conveniente riferimento nell'introduzione alla parte A.
- .8 Una limitazione generale, come la disposizione di indossare lenti correttive quando svolge i compiti (*duties*), dovrà essere inserita in risalto nella parte superiore della colonna di queste limitazioni. Le limitazioni che si applicano alle mansioni (*functions*) indicate nella colonna 6 dovranno essere inserite nella riga appropriata relativa alla mansione (*function*) interessata, ad esempio:

- .8.1 “Non valido per il servizio a bordo di navi cisterna (*tankers*)” – se non è qualificato secondo il capitolo V
- .8.2 “Non valido per il servizio a bordo di navi cisterna (*tankers*) diverse dalle petroliere (*oil tankers*)” – se qualificato solamente per il servizio su petroliere (*oil tankers*) secondo il capitolo V.
- .8.3 “Non valido per il servizio a bordo di navi in cui le caldaie per il vapore fanno parte del macchinario della nave” – se la relativa conoscenza è stata omessa in conformità con le disposizioni del Codice STCW, e
- .8.4 “Valido solamente per i viaggi costieri (*near coastal voyages*) – se la relativa conoscenza è stata omessa in conformità con le disposizioni del Codice STCW.

**Nota:** le limitazioni relative al tonnellaggio e alla potenza non bisogna inserirle qui se esse sono già state indicate nel titolo del certificato e nella posizione (*capacity*) inserita nella colonna.9

- .9 La posizione (*capacity*) o le posizioni (*capacities*) inserite in questa colonna devono essere quelle specificate nel titolo della regola o regole della STCW interessate nel caso di certificati rilasciati secondo il capitolo II o III, o dovrebbe essere come specificato nelle applicabili disposizioni dell'Amministrazione alle tabelle di armamento (*safe manning*), come appropriato.
- .10 Una limitazione generale, come la disposizione di indossare lenti correttive quando svolge i compiti (*duties*), dovrà anche essere inserita in risalto nella parte superiore della colonna di queste limitazioni. Le limitazioni inserite nella colonna .10 dovrebbero essere le stesse di quelle inserite nella colonna .8 per le mansioni (*functions*) svolte in ogni posizione (*capacity*) inserita.
- .11 Il numero inserito in questo spazio deve essere quello del certificato, così che sia il certificato che la convalida (*endorsement*) hanno lo stesso unico numero di riferimento e di posizione nel registro dei certificati e/ convalide (*endorsements*), ecc.
- .12 La data del primo rilascio della convalida (*endorsement*) dovrebbe essere inserita qui; essa può essere la stessa della o differire dalla data di rilascio del certificato, secondo le circostanze.
- .13 Il nome del funzionario autorizzato a rilasciare la convalida (*endorsement*) dovrebbe essere mostrata qui a stampatello, sotto la firma del funzionario.
- .14 La data di nascita mostrata dovrebbe essere la data confermata dai registri dell'Amministrazione o come altrimenti verificata.
- .15 La convalida (*endorsement*) dovrebbe essere firmata dal marittimo alla presenza di un funzionario, o può essere incorporata dallo stampato della domanda del marittimo debitamente completata e verificata.
- .16 La fotografia dovrebbe essere del tipo standard bianco e nero o a colori per passaporto, mostrante la testa e le spalle, fornita in duplicato dal marittimo, in modo che una possa essere tenuta nel o associata al registro dei certificati.

- .17 Se le caselle per la riconvalida sono mostrati come parte dello stampato di convalida (*endorsement*) (vedere sezione A-I/2, paragrafo 1) l'Amministrazione può riconvalidare la convalida (*endorsement*) completando la casella dopo che il marittimo ha dimostrato una perizia (*proficiency*) continua, come richiesto dalla regola I/11

(official seal) (*timbro ufficiale*)

(COUNTRY) (*Nazione*)

**ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE**  
(*Convalida attestante il rilascio di un certificato*)  
**UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION**  
(*secondo le disposizioni della Convenzione Internazionale*)  
**ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING**  
(*sugli Standards di Addestramento Certificazione e Tenuta della Guardia,*)  
**FOR SEAFARERS, 1978 AS AMENDED**  
(*per marittimi, 1978 come emendata*)

The Government of .....**1**.....certifies that the certificate No.....**2**.....has been issued to  
(*Il Governo di*) (certifica che il Certificato Nr) (è stato rilasciato a)  
.....**3**.....who has been found duly qualified in accordance with the provisions of  
(*che è stato trovato debitamente qualificato secondo le disposizioni*)  
regulation .....**4**.....of the above Convention, as amended, and has been found  
(*della regola.....della Convenzione di cui sopra, come emendata, ed è stato trovato*)  
competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated  
(*competente per svolgere le seguenti mansioni ai livelli specificati, soggetto a ogni limitazione indicata*)  
until .....**5**.....or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement  
(*fino al ..... o fino alla data di scadenza di ogni estensione della validità di questa convalida*)  
as may be shown on overleaf:  
(*come può essere riportato sul retro:*)

<b>.6 FUNCTION</b> ( <i>Mansione</i> )	<b>.7 LEVEL</b> ( <i>Livello</i> )	<b>.8 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)</b> ( <i>Limitazioni applicate – se esistono</i> )

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the  
(*Il legale possessore di questa convalida può servire nella seguente posizione o posizioni specificate nelle*)  
applicable safe manning requirements of the Administration:  
(*disposizioni applicabili alla tabella di armamento dell'Amministrazione:*)

<b>.9 CAPACITY</b> ( <i>Posizione</i> )	<b>.10 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)</b> ( <i>Limitazioni applicate – se esistono</i> )

Endorsement No.....**11**.....issued on .....**12**.....  
(*Convalida nr .....rilasciato il.....*)

(official seal – *timbro ufficiale*)

.....  
Signature of duly authorized official (*Firma del funzionario debitamente autorizzato*)

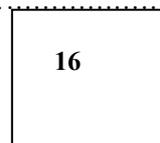
.....**13**.....  
Name of duly authorized official (*Nome del funzionario debitamente autorizzato*)

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 11 of (*L'originale di questa conferma deve essere tenuto a disposizione secondo la regola I/2, paragrafo 11*)  
the Convention while serving on a ship (*della Convenzione mentre è imbarcato sulla nave*)

Date of birth of the holder of the certificate (*data di nascita del possessore del certificato*).....**14**.....

Signature of the holder of the certificate (*Firma del possessore del certificato*).....**15**

Photograph of the holder of the certificate (*Fotografia del possessore del certificato*)



The validity of this endorsement is hereby extended until.....  
(La validità di questa convalida è, con la presente estesa fino al)

(Official seal – *timbro ufficiale*)

Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Date of revalidation (*data di riconvalida*).....17.....

Name of the duly authorized official  
(Nome del funzionario debitamente autorizzato)

---

The validity of this endorsement is hereby extended until.....  
(La validità di questa conferma è, con la presente estesa fino al)

(Official seal – *timbro ufficiale*)

Signature of the duly authorized official  
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Date of revalidation (*data di riconvalida*) .....17.....

Name of the duly authorized official  
(Nome del funzionario debitamente autorizzato)

2 Una convalida (*endorsement*) attestante il riconoscimento di un certificato può essere attaccata a e fare parte del certificato convalidato (*endorsed*), o può essere rilasciata come un documento separato (vedere regola I/2, paragrafo 6 della STCW). E' richiesto che tutte le annotazioni fatte sullo stampato siano in caratteri romani e numeri arabi (vedere regola I/2, paragrafo 10 della STCW). Gli spazi numerati da .1 a .17 nello stampato che segue il testo qui sotto devono essere completati come indicato nel paragrafo 1 di cui sopra, eccetto che per i seguenti spazi:

- .2 dove dovrebbe essere inserito il numero assegnato dal Contraente che ha rilasciato il certificato che deve essere riconosciuto,.
- .3 dove il nome inserito dovrebbe essere lo stesso di quello che appare nel certificato che deve essere riconosciuto
- .4 dove dovrebbe essere inserito il nome del Contraente che ha rilasciato il certificato che deve essere riconosciuto
- .9 dove la posizione (*capacity*) o le posizioni (*capacities*) inserite, dovrebbero essere selezionate, come appropriato, tra quelle specificate dalle disposizioni per le tabelle di armamento (*safe manning*) dell'Amministrazione che riconosce il certificato
- .11 dove il numero inserito dovrebbe essere unico per la convalida (*endorsement*) sia per il riferimento che per la posizione nel registro delle convalide (*endorsement*); e
- .12 dove dovrebbe essere inserita la data del primo rilascio della conferma (*endorsement*)

(official seal) (*timbro ufficiale*)

(COUNTRY) (*Nazione*)

**ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE**  
(*Convalida attestante il riconoscimento di un certificato*)  
**UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION**  
(*secondo le disposizioni della Convenzione Internazionale*)  
**ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING**  
(*sugli Standards di Addestramento Certificazione e Tenuta della Guardia,*)  
**FOR SEAFARERS, 1978 AS AMENDED**  
(*per marittimi, 1978 come emendata*)

The Government of .....**1**.....certifies that the certificate No.....**2**..... issued to  
(*Il Governo di*) (certifica che il Certificato Nr) (rilasciato a)  
.....**3**.....by or on behalf of the Government of .....**4**..... is duly recognized in  
(*da o per conto del Governo di*) (è debitamente riconosciuto in)  
accordance with the provisions of regulation I/10 of the above Convention, as amended, and the lawful  
(*conformità con le disposizioni della regola I/10 della Convenzione di cui sopra, come emendata, ed il legale*  
holder is authorized to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations  
(*possessore è autorizzato a svolgere le seguenti mansioni ai livelli specificati, soggetto a ogni limitazione*)  
indicated until .....**5**.....or until the date of expiry of any extension of the validity of this  
(*indicata fino al ..... o fino alla data di scadenza di ogni estensione della validità di questa*)  
endorsement as may be shown on overleaf: (*convalida come può essere riportato sul retro:*)

<b>.6 FUNCTION</b> ( <i>Mansione</i> )	<b>.7 LEVEL</b> ( <i>Livello</i> )	<b>.8 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)</b> ( <i>Limitazioni applicate – se esistono</i> )

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the  
(*Il legale possessore di questa convalida può servire nella seguente posizione o posizioni specificate nelle*)  
applicable safe Manning requirements of the Administration:  
(*disposizioni applicabili alla tabella di armamento dell'Amministrazione:*)

<b>.9 CAPACITY</b> ( <i>Posizione</i> )	<b>.10 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)</b> ( <i>Limitazioni applicate – se esistono</i> )

Endorsement No.....**11**.....issued on .....**12**.....  
(*Convalida nr .....rilasciato il.....*).  
(official seal – *timbro ufficiale*)

.....  
Signature of duly authorized official (*Firma del funzionario debitamente autorizzato*)

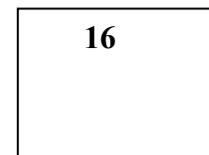
.....**13**.....  
Name of duly authorized official (*Nome del funzionario debitamente autorizzato*)

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 11 of (*L'originale di questa conferma deve essere tenuto a disposizione secondo la regola I/2, paragrafo 11*)  
the Convention while serving on a ship (*della Convenzione mentre è imbarcato sulla nave*)

Date of birth of the holder of the certificate (*data di nascita del possessore del certificato*).....**14**.....

Signature of the holder of the certificate (*Firma del possessore del certificato*).....**15**

Photograph of the holder of the certificate (*Fotografia del possessore del certificato*)



The validity of this endorsement is hereby extended until.....

(La validità di questa convalida è, con la presente estesa fino al)

(Official seal – *timbro ufficiale*)

Signature of the duly authorized official  
(*Firma del funzionario debitamente autorizzato*)

Date of revalidation (*data di riconvalida*).....17.....

Name of the duly authorized official  
(*Nome del funzionario debitamente autorizzato*)

---

The validity of this endorsement is hereby extended until.....  
(*La validità di questa conferma è, con la presente estesa fino al*)

(Official seal – *timbro ufficiale*)

Signature of the duly authorized official  
(*Firma del funzionario debitamente autorizzato*)

Date of revalidation (*data di riconvalida*) .....17.....

Name of the duly authorized official  
(*Nome del funzionario debitamente autorizzato*)

- 3 Quando si sostituisce un certificato o una convalida (*endorsement*) che è stato perso o distrutto, i Contraenti dovrebbero rilasciare il rimpiazzo con un nuovo numero, per evitare confusione con il documento che è stato rimpiazzato.
- 4 Se una domanda per la riconvalida è fatta entro sei mesi prima della scadenza di una convalida (*endorsement*), la convalida (*endorsement*) di cui si fa riferimento nei paragrafi 5, 6 e 7 della regola I/2 può essere riconvalidata fino a:
  - .1 il quinto anniversario della data di validità, o estensione della validità, della convalida (*endorsement*)
  - .2 la data del certificato convalidato (*endorsed*) scade, non importa quale sia la prima
- 5 Dove un Certificato di Perizia (*proficiency*) è rilasciato, esso deve contenere come minimo le seguenti informazioni:
  - .1 nome del Contraente e autorità rilasciante
  - .2 numero assegnato al certificato dall'autorità rilasciante
  - .3 nome completo e data di nascita del marittimo a cui è rilasciato il certificato. Il nome e la data di nascita dovrebbero essere le stesse di quelle che appaiono sul passaporto o sul documento di identità del marittimo
  - .4 titolo del certificato. Ad esempio se il certificato è rilasciato in relazione alla regola VI/3, paragrafo 2, il titolo usato dovrà essere "lotta antincendio avanzata" (*advanced fire fighting*) e se rilasciato in relazione alla regola VI/5, paragrafo 1, il titolo usato sarà "ufficiale alla sicurezza della nave" (*ship security officer*)

- .5 numero o numeri della regola (e) della Convenzione o della sezione del Codice STCW per il quale il marittimo è stato trovato qualificato
- .6 data di rilascio e scadenza del certificato. Se la validità del certificato è illimitata allora, per amore di chiarezza, il termine “illimitato” (*unlimited*) dovrà essere inserito davanti alla data di scadenza
- .7 se applicabile, le limitazioni, sia la limitazione generale (come il requisito di indossare le lenti correttive), la limitazione del tipo di nave (come “valido solo per il servizio su navi di GT<500”) che la limitazione per il viaggio (come “valido solo per i viaggi costieri (*near coastal voyages*);”
- .8 nome e firma della persona autorizzata che rilascia il certificato
- .9 fotografia del marittimo. La fotografia dovrebbe essere standard in bianco e nero o la fotografia a colori per il passaporto, mostrante la testa e le spalle.
- .10 se il certificato è previsto che sia riconvalidato, allora la data di riconvalida, estensione della validità, nome e firma della persona autorizzata; e
- .11 i dettagli per contattare (*contact details*) l’Autorità rilasciante.

### *Tavola B-I/2*

#### **Elenco dei certificati o evidenza documentale richiesta secondo la Convenzione STCW**

L’elenco sotto riportato identifica tutti i certificati o evidenza documentale nella Convenzione che autorizzano il possessore a servire in alcune funzioni (*functions*) a bordo delle navi. I certificati sono soggetti alle disposizioni della regola I/2 riguardante la lingua e la loro disponibilità nello stampato originale

L’elenco fa anche riferimento alle pertinenti regole e alle disposizioni per la convalida (*endorsement*), registrazione e riconvalida (*revalidation*)

Regole	Tipo di certificato e breve descrizione	Conferma attestante il riconoscimento del certificato <sup>1</sup>	Registrazione richiesta <sup>2</sup>	Riconvalida del certificato <sup>3</sup>
II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2	Certificato di competenza per comandanti, ufficiali e operatori radio GMDSS	SI	SI	SI
II/4, III/4, VII/2	Certificato di perizia ( <i>proficiency</i> ) per comuni debitamente certificati per far parte di una guardia di navigazione o di macchina	NO	SI	NO
II/5, III/5, III/7, VII/2	Certificato di perizia ( <i>proficiency</i> ) per marittimi debitamente certificati come marittimi abilitati di coperta ( <i>able seafarer deck</i> ), marittimi abilitati di macchina ( <i>able seafarer engine</i> ) o <b>comuni elettrotecnici</b>	NO	SI	NO
V/1-1, V/1-2	Certificato di perizia ( <i>proficiency</i> ) o convalida ( <i>endorsement</i> ) di un certificato di competenza - Per comandanti e ufficiali su petroliere, chimichiere o gasiere	SI	SI	SI
V/1-1, V/1-2	Certificato di perizia( <i>proficiency</i> ) per comuni su petroliere e chimichiere o gasiere	NO	SI	NO
V/2	Evidenza documentale – Addestramento per comandanti, ufficiali, comuni e altro personale in servizio su navi passeggeri	NO	NO	NO <sup>4</sup>
V/3	<b>Certificato di perizia (<i>proficiency</i>) – Addestramento comandanti, ufficiali, comuni e altro personale imbarcato su navi soggette al Codice IGF</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>SI<sup>8</sup></b>
V/4	<b>Certificato di perizia (<i>proficiency</i>) – Addestramento comandanti e ufficiali imbarcati su navi che operano in acque polari</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
VI/1	Certificato di perizia ( <i>proficiency</i> ) <sup>5</sup> - addestramento basico ( <i>basic training</i> )	NO	SI	SI <sup>6</sup>
VI/2	Certificato di perizia ( <i>proficiency</i> ) <sup>5</sup> per mezzi di salvataggio, battelli di emergenza, battelli di emergenza veloci ( <i>survival craft, rescue boats and fast rescue boats</i> )	NO	SI	SI <sup>6</sup>
VI/3	Certificato di perizia ( <i>proficiency</i> ) <sup>5</sup> lotta antincendio avanzata	NO	SI	SI <sup>6</sup>
VI/4	Certificato di perizia ( <i>proficiency</i> ) <sup>5</sup> – Primo soccorso sanitario ( <i>medical first aid</i> ) e assistenza medica ( <i>medical care</i> )	NO	SI	NO
VI/5	Certificato di perizia( <i>proficiency</i> ) ufficiale addetto alla sicurezza di bordo ( <i>ship security officer</i> )	NO	SI	NO
VI/6	Certificato di perizia ( <i>proficiency</i> ) <sup>7</sup> Addestramento consapevolezza della sicurezza ( <i>security awareness training</i> ), Addestramento di sicurezza ( <i>security training</i> ) per marittimi con compiti specifici di sicurezza ( <i>designated security duties</i> )	NO	SI	NO

**Note:**

- 1 Convalida (*endorsement*) attestante il riconoscimento di un certificato significa convalidare (*endorsement*) in conformità con la regola I/2, paragrafo 7

- 2 *Registrazione richiesta* significa come parte di un registro o registri in conformità con la regola I/2, paragrafo 14
- 3 *Riconvalida di un certificato* significa stabilire la continua competenza professionale in conformità con la regola I/11 o mantenere i richiesti standards di competenza in conformità con le sezioni **A-V/3** e da A-VI/1 a A-VI/3, come applicabile
- 4 Come richiesto dalla regola V/2, paragrafo 3 i marittimi che hanno completato l'addestramento in "gestione folla", "gestione crisi e comportamento umano" o "sicurezza (*safety*) passeggeri, sicurezza carico e integrità scafo" dovranno ad intervalli non eccedenti i cinque anni, intraprendere un appropriato corso di rinfresco (*refresher training*) o fornire l'evidenza di aver raggiunto i richiesti standards di competenza entro i precedenti 5 anni
- 5 I certificati di competenza rilasciati in conformità con le regole II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6 e VII/2 includono i requisiti di perizia (*proficiency*) in "addestramento basico" (*basic training*), mezzi di salvataggio e battelli di emergenza, diversi dai battelli di emergenza veloci (*survival craft and rescue boats other than fast rescue boats*), lotta antincendio avanzata (*advanced fire fighting*), primo soccorso sanitario (*medical first aid*), pertanto, ai possessori dei menzionati certificati di competenza non è richiesto di portare i certificati di perizia (*proficiency*) con riferimento a quelli di competenza del capitolo VI
- 6 In conformità con le sezioni A-VI/1, A-VI/2 e A-VI/3, i marittimi devono fornire l'evidenza di aver mantenuto i richiesti standard di competenza ogni cinque anni
- 7 Dove l'addestramento di consapevolezza alla sicurezza (*security awareness*) o l'addestramento in specifici compiti di sicurezza (*security duties*) non è incluso nelle qualificazioni per il certificato che deve essere rilasciato
- 8 **In conformità con la regola V/3, i marittimi dovranno, ad intervalli non superiore ai cinque anni, effettuare un apposito corso di rinfrescamento (*refresher training*) o gli sarà richiesto di fornire l'evidenza di aver raggiunto il richiesto standard di competenza entro i precedenti cinque anni.**

### **Sezione B-I/3**

#### *Guida riguardante i viaggi costieri (near coastal voyages)*

- 1 Gli Stati costieri possono adottare su base regionale "i limiti di viaggio costiero" (*regional near coastal voyage*)" attraverso intese bilaterali o multilaterali. I dettagli di tali intese dovranno essere riportati al Segretario Generale che provvederà a far circolare tali dettagli a tutti i Contraenti.

### **Sezione B-I/4**

#### *Guida riguardante le procedure di controllo \**

### **Introduzione**

- 1 Lo scopo delle procedure di controllo della regola I/4 è di permettere agli ufficiali debitamente autorizzati degli Stati dei porti di garantire che i marittimi a bordo abbiano sufficiente competenza per garantire la sicura operatività della nave e libera dall'inquinamento.
- 2 Questa disposizione non è differente, nel principio, dalla necessità di effettuare controlli sulle strutture e apparecchiature della nave. In effetti, essa si basa su queste ispezioni per effettuare una valutazione (*appraisal*) del sistema totale di bordo circa la sicurezza (*safety*) e la prevenzione dell'inquinamento.

---

• Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di assistenza nella preparazione dei corsi

## **Valutazione** (*assessment*)

- 3 Restringendo la valutazione come indicato nella sezione A-I/4, la soggettività, che è un elemento inevitabile in tutte le procedure di controllo, è ridotta al minimo, non di più di quella che potrebbe essere evidente in altri tipi di ispezioni di controllo.

---

- 4 Le chiare basi (*clear grounds*) date nella regola I/4, paragrafo 1.3, generalmente saranno sufficienti per indirizzare l'attenzione dell'ispettore verso specifiche aree di competenza, alla quale può seguire una ricerca dell'evidenza dell'addestramento circa le abilità (*skills*) in questione. Se questa evidenza è inadeguata o non convincente, l'ufficiale autorizzato può chiedere di vedere una dimostrazione della pertinente abilità (*skill*).
- 5 Sarà una materia di giudizio professionale dell'ispettore quando a bordo, sia a seguito di un incidente\*\*, come evidenziato nella regola I/4, sia per gli scopi di una ispezione abituale, (giudicare) se la nave è gestita in modo da costituire un pericolo per le persone, la proprietà o l'ambiente \*

- 
- Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

\*\* Vedere il codice degli standards internazionali e delle pratiche raccomandate per una investigazione di sicurezza in caso di una vittima marina o incidente marino (*Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a marine casualty or marine incident (Casualty Investigation Code)*)

## **Sezione B-I/5**

*Guida riguardante le disposizioni nazionali*

(Nessuna disposizione)

## **Sezione B-I/6**

*Guida riguardante l'addestramento e la valutazione*

### **Qualificazione degli istruttori e valutatori**

- 1 Ogni Contraente dovrà garantire che gli istruttori e i valutatori siano appropriatamente qualificati e di esperienza per i particolari tipi e livelli di addestramento o valutazione (*assessment*) della competenza dei marittimi, come richiesto dalla Convenzione, in conformità alle linee guida di questa sezione.

### **Addestramento e valutazione** (*assessment*) **sul lavoro**

- 2 Ogni persona, a bordo o a terra, che svolge un addestramento sul lavoro di un marittimo, con lo scopo di essere usato nella qualificazione per la certificazione, secondo la Convenzione, dovrà avere ricevuto una appropriata guida sulle tecniche di istruzione.\*

- 3 Ogni persona responsabile della supervisione dell'addestramento sul lavoro della competenza di un marittimo, con lo scopo di essere usato per la certificazione, secondo la Convenzione, dovrà avere una appropriata conoscenza delle tecniche di istruzione e dei metodi di addestramento e, la pratica
- 4 Ogni persona, a bordo e a terra, che svolge una valutazione (*assessment*) sul lavoro della competenza di un marittimo, con lo scopo di essere usata per la certificazione, secondo la Convenzione, dovrà avere:
  - .1 ricevuto una appropriata guida sui metodi di valutazione(*assessment*) e pratica\*; e
  - .2 ottenuto una esperienza pratica di valutazione (*assessment*) sotto la supervisione e con la soddisfazione di un valutatore esperto
- 5 Ogni persona responsabile della supervisione della valutazione (*assessment*) sul lavoro della competenza di un marittimo, con lo scopo di essere usata per la certificazione, secondo la Convenzione, dovrà avere una piena comprensione del sistema di valutazione, dei metodi di valutazione e la pratica \*

#### **Uso dell'apprendimento a distanza (*distant learning*) e del e-learning\*\***

- 6 I Contraenti possono permettere l'addestramento dei marittimi mediante l'apprendimento a distanza e l'e-learning in conformità con gli standards di addestramento e di valutazione (*assessment*) enunciati nella sezione A-I/6 e la guida sotto riportata.

#### **Guida per l'apprendimento a distanza e l'e-learning**

- 7 Ogni Contraente dovrebbe garantire che ogni programma di apprendimento a distanza e di e-learning:
  - .1 è fornito da una entità che è approvata dal Contraente
  - .2 è adatto per gli obiettivi selezionati e i compiti di addestramento per soddisfare il livello di competenza dell'argomento trattato
  - .3 ha istruzioni chiare e senza ambiguità per le persone soggette all'addestramento (*trainees*) per (far loro) comprendere come funziona il sistema
  - .4 fornisce risultati di apprendimento che soddisfano tutti i requisiti (necessari) per fornire la conoscenza base (*underpinning*) e la perizia (*proficiency*) sull'argomento.
  - .5 è strutturato in modo da permettere alla persona soggetta all'addestramento di riflettere in modo sistematico su quanto appreso attraverso sia l'auto valutazione che attraverso i compiti (*assignments*) indicati dal tutor; e
  - .6 fornisce un supporto tutoriale professionale attraverso comunicazioni telefoniche, fax o e-mail.

- 
- Il pertinente corso IMO Model Course (s) potrà essere di aiuto nella preparazione dei corsi

\*\* (Ndt: *e-learning*: si intende la possibilità di imparare sfruttando la rete internet e la diffusione di informazioni a distanza. L'*e-learning* sfrutta le potenzialità rese disponibili da Internet per fornire formazione sincrona e/o asincrona agli utenti, che possono accedere ai contenuti dei corsi in qualsiasi momento e in ogni luogo in cui esista una connessione online. - Wikipedia)

- 8 Le compagnie dovrebbero garantire che un ambiente sicuro e-learning è stato fornito e che è stato dato sufficiente tempo per studiare alla persona soggetta all'addestramento (*trainee*)
- 9 Dove è fornito un e-learning, dovrebbero essere usati formati comuni per le informazioni, come il XML (Extensible Markup Language) che è un modo flessibile per condividere sia il formato che i dati sul World Wide Web, intranets o altrove.
- 10 Il sistema e-learning dovrà essere protetto da manomissioni e tentativi di intrusione nel sistema

**Guida per la valutazione (*assessment*) dei progressi e dei risultati della persona soggetta ad addestramento (*trainee*) mediante l'apprendimento a distanza ed e-learning.**

- 11 Ogni Contraente dovrebbe garantire che sono state fornite delle procedure di valutazione appropriate per ogni programma di apprendimento a distanza ed e-learning, includendo:
  - .1 chiare informazioni agli studenti sul modo in cui sono svolti i tests e gli esami e come vengono comunicati i risultati;
  - .2 avere una prova a quiz (*test questions*) che siano esaurienti e che valutino (*assess*) adeguatamente la competenza della persona soggetta all'addestramento (*trainee*) e che siano appropriate al livello che deve essere esaminato
  - .3 procedure in atto per garantire che le domande sono mantenute aggiornate, e
  - .4 le condizioni dove gli esami possono svolgersi e le procedure da seguire per vigilare sugli esami che devono essere effettuati
  - .5 procedure garantite per il sistema di esame (*examination system*) in modo da prevenire imbrogli;
  - .6 procedure garantite di convalida per registrare i risultati a beneficio del Contraente.

**Registro dei fornitori approvati, dei corsi e dei programmi di addestramento**

- 12 Ogni Contraente dovrebbe garantire che un registro o registri dei fornitori approvati, dei corsi e dei programmi di addestramento sia mantenuto e reso disponibile, su richiesta, alle Compagnie e agli altri Contraenti.

**Sezione B-I/7**

*Guida riguardante la comunicazione di informazioni*

**Rapporti sulle difficoltà incontrate**

- 1 I Contraenti sono incoraggiati, quando comunicano le informazioni in conformità con l'articolo IV e regola I/7 della Convenzione, ad includere un indice che individui specificatamente le informazioni richieste come segue:

**Indice degli argomenti presentati in conformità con l'articolo IV e regola I/7 della Convenzione STCW**

**Articolo IV della Convenzione STCW**

**Posizione**

- 1 Testi di legge, decreti, ordini, regolamenti e atti formali (*instruments*)  
(articolo IV (1) (a))

- 2 Dettagli sui corsi di studio  
(articolo IV (1) (b))
- 3 Esami nazionali e altri requisiti  
(articolo IV (1) (b))
- 4 Modelli dei certificati  
(articolo IV (1) (c))

#### **Sezione A-I/7 del Codice STCW**

#### **Posizione**

- 5 Informazioni sull'organizzazione Governativa  
(sezione A-I/7, paragrafo 2.1)
- 6 Spiegazione delle misure legali e amministrative  
(sezione A-I/7, paragrafo 2.2)
- 7 Dichiarazione sulle politiche di istruzione, addestramento, esami, valutazione (*assessment*) e certificazione (Sezione A-I/7, paragrafo 2.3)
- 8 Riassunto dei corsi, programmi di addestramento, esami e valutazione (*assessment*) per certificato (sezione A-I/7, 2.4)
- 9 Descrizione a grandi linee delle procedure e condizioni per le autorizzazioni, accreditamenti e approvazioni (sezione A-I/7, paragrafo 2.5)
- 10 Elenco delle autorizzazioni, accreditamenti e approvazioni concesse  
(sezione A-I/7, paragrafo 2.5)
- 11 Riassunto delle procedure per le dispense  
(sezione A-I/7, paragrafo 2.6)
- 12 Comparazione effettuata in conformità della regola I/11  
(sezione A-I/7, paragrafo 2.7)
- 13 Descrizione a grandi linee dei corsi di rinfrescamento (*refresher*) e miglioramento (*upgrading*) dell'addestramento ordinati (sezione A-I/7, paragrafo 2.7)

#### **Sezione A-I/7, parte 2, paragrafo 3 del Codice STCW**

#### **Posizione**

- 14 Descrizione delle disposizioni (*arrangements*) equivalenti adottate in conformità all'articolo IX (sezione A-I/7, paragrafo 3.1)
- 15 Sommario delle misure prese per garantire la conformità con la regola I/10  
(sezione A-I/7, paragrafo 3.2)
- 16 Esemplare delle tabelle di armamento (*safe manning documents*) rilasciati alle navi che impiegano personale in possesso di certificati alternativi secondo la regola VII/1  
(sezione A-I/7. paragrafo 3.3)

#### **Sezione a-I/7, parte 2, paragrafo 4 del Codice STCW**

#### **Posizione**

- 17 Rapporto sui risultati delle valutazioni indipendenti svolte in conformità alla regola I/8, e comprendenti:
  - .1 termini di riferimento dei valutatori per la valutazione indipendente
  - .2 qualificazioni ed esperienza dei valutatori
  - .3 data e scopo della valutazione
  - .4 non conformità trovate
  - .5 misure correttive raccomandate
  - .6 misure correttive effettuate
  - .7 elenco dei centri/enti di addestramento coperti dalla valutazione indipendente

- | <b>Sezione A-I/7, parte 2, paragrafo 6 del Codice STCW</b>  | <b>Posizione</b> |
|---|------------------|
| 18 Spiegazione delle misure legali e amministrative<br>(sezione A-I/7, paragrafo 6.1)   |                  |
| 19 Dichiarazione sulle politiche relative all'istruzione, addestramento, esami, valutazione ( <i>assessment</i> ) e certificazione (sezione A-I/7, paragrafo 6.2)   |                  |
| 20 Riassunto dei corsi, programmi di addestramento, esami e valutazione ( <i>assessment</i> ) per certificato (sezione A-I/7, paragrafo 6.3)  |                  |
| 21 Descrizione a grandi linee dei corsi di rinfrescamento ( <i>refresher</i> ) e miglioramento ( <i>upgrading</i> ) dell'addestramento ordinati (sezione A-I/7, paragrafo 6.4)  |                  |
| 22 Comparazione effettuata in conformità della regola I/11 (sezione A-I/7, paragrafo 6.5)   |                  |
| 2 Ai Contraenti è richiesto di includere nei rapporti richiesti dalla regola I/7 una indicazione di ogni guida pertinente, contenuta nella parte B di questo Codice, la cui osservanza è risultata essere impraticabile |                  |

### **Sezione B-I/8**

#### *Guida riguardante gli standards di qualità*

- 1 Nell'applicazione degli standards di qualità, secondo le disposizioni della regola I/8 e sezione A-I/8 per l'amministrazione del suo sistema di certificazione, ogni Contraente dovrebbe tenere presente gli esistenti modelli nazionali e internazionali, e incorporare i seguenti elementi chiave:
  - .1 una apposita politica riguardante la qualità e i mezzi con i quali tale politica deve essere attuata
  - .2 un sistema di qualità comprendente la struttura organizzativa, responsabilità, procedure e risorse necessarie per la gestione della qualità
  - .3 le tecniche operative e le attività per garantire il controllo della qualità
  - .4 disposizioni per un monitoraggio sistematico, includendo le valutazioni per la garanzia di qualità interna, per garantire che tutti gli obiettivi definiti sono stati raggiunti; e
  - .5 disposizioni per valutazioni (*evaluation*) periodiche esterne della qualità, come descritto nei paragrafi seguenti:
- 2 nello stabilire tali standards di qualità per la gestione del proprio sistema di certificazione nazionale, le Amministrazioni dovrebbero cercare di garantire che le disposizioni adottate:
  - .1 sono sufficientemente flessibili per permettere al sistema di certificazione di tenere conto delle mutevoli necessità dell'industria e che esse facilitano e incoraggiano l'applicazione delle nuove tecnologie;
  - .2 comprendere tutte le materie amministrative che danno efficacia alle varie disposizioni della Convenzione, in particolare le regole da I/2 a I/15 e le altre disposizioni che permettono all'Amministrazione di concedere certificati di lavoro (*certificates of service*) e dispense e di ritirare, cancellare e sospendere certificati.
  - .3 racchiudere le responsabilità dell'Amministrazione per l'approvazione dell'addestramento

e della valutazione (*assessment*) a tutti i livelli, dai corsi del tipo inferiore a quelli universitari (*under graduate*) e i corsi di aggiornamento per i certificati di competenza ai brevi corsi di addestramento professionale; e

- .4 incorporate le disposizioni per le revisioni del controllo interno della qualità, secondo il paragrafo 1.4, implicando un esauriente auto studio delle procedure amministrative, a tutti i livelli, in modo da misurare il raggiungimento di obiettivi definiti e di fornire le basi per una valutazione esterna indipendente richiesta secondo la sezione A-I/8, paragrafo 3

### **Modello degli standards di qualità per la valutazione (*assessment*) della conoscenza, comprensione, abilità (*skills*) e competenza**

- 3 Il modello degli standards di qualità per la valutazione (*assessment*) della conoscenza, comprensione, abilità (*skills*) e competenza, dovrebbe incorporare le raccomandazioni di questa sezione all'interno di un contesto generale sia
  - .1 uno schema nazionale per l'accreditamento per l'istruzione e l'addestramento o standards di qualità; o
  - .2 un modello, accettabile dall'Organizzazione, di standards di qualità alternativi
- 4 Il suddetto modello degli standards di qualità dovrebbe incorporare:
  - .1 una politica di qualità, includente un impegno da parte dell'istituzione o unità al raggiungimento dei suoi dichiarati scopi e obiettivi e al conseguente riconoscimento delle pertinenti autorità per l'accreditamento o per gli standards di qualità.
  - .2 quelle mansioni (*functions*) per la gestione della qualità che stabiliscono e attuano la politica di qualità, relativamente agli aspetti del lavoro che influiscono sulla qualità di ciò che è previsto, includendo le disposizioni per determinare la progressione all'interno di un corso o programma
  - .3 la copertura del sistema qualità, dove appropriato, sulla struttura organizzativa accademica ed amministrativa, responsabilità, procedure, processi e le risorse della staff e dell'attrezzatura.
  - .4 le mansioni (*functions*) di controllo della qualità da applicare a tutti i livelli delle attività di insegnamento, addestramento, esami e valutazione (*assessment*) e, alla loro organizzazione e applicazione, in modo da garantire la loro idoneità per i loro scopi e il raggiungimento dei loro obiettivi stabiliti.
  - .5 i processi interni per garantire la qualità e le revisioni che controllano fino a che punto l'istituzione o il centro stanno raggiungendo gli obiettivi dei programmi che svolgono e, sono efficacemente monitorate le procedure di controllo che esse utilizzano; e
  - .6 le disposizioni per le valutazioni periodiche esterne della qualità richieste secondo la regola I/8, paragrafo 2 e descritte nei seguenti paragrafi, per le quali il risultato delle revisioni della garanzia di qualità costituisce il fondamento ed il punto di partenza.
- 5 Nello stabilire gli standards di qualità per i programmi di insegnamento, addestramento e valutazione (*assessment*), l'organizzazione responsabile per l'attuazione di questi programmi dovrebbe tenere conto del seguente:
  - .1 dove esistono disposizioni per uno stabilito accreditamento nazionale, o standards di qualità relativi all'istruzione, tali disposizioni dovrebbero essere utilizzate per i corsi incorporanti la conoscenza e la comprensione delle disposizioni della Convenzione. Gli standards di qualità dovrebbero essere applicati sia ai livelli direttivi che operativi dell'attività, e dovrebbe tenere conto di come essa è gestita, organizzata, svolta e

valutata (*evaluated*), in modo da garantire che siano raggiunte le mete stabilite.

- .2 Dove l'obiettivo primario è l'acquisizione di una particolare abilità (*ability*) o il compimento di un determinato compito (*task*), gli standards di qualità dovrebbero essere tenuti in conte se è utilizzata per questo scopo una attrezzatura sia reale che simulata, e dell'appropriatezza delle qualifiche professionali ed esperienza dei valutatori, in modo da garantire il raggiungimento degli standards stabiliti
- .3 Le valutazioni (*evaluations*) interne della garanzia di qualità, dovrebbero coinvolgere un esauriente auto studio del programma, a tutti i livelli, per controllare il raggiungimento degli obiettivi stabiliti attraverso l'applicazione degli standards di qualità. Queste revisioni interne della garanzia di qualità dovrebbero essere indirizzate verso la pianificazione, progettazione, presentazione e valutazione (*evaluation*) dei programmi, come pure delle attività di insegnamento, apprendimento e comunicazione. Il risultato fornisce il fondamento per una valutazione indipendente richiesta dalla sezione A-I/8, paragrafo 3.

### **La valutazione (*evaluation*) indipendente**

- 6 Ogni valutazione indipendente dovrebbe includere un esame sistematico e indipendente di tutte le attività di qualità, ma non dovrebbe valutare la validità degli obiettivi stabiliti. La squadra di valutazione dovrebbe:
  - .1 svolgere la valutazione in conformità con procedure documentate
  - .2 garantire che i risultati di ogni valutazione siano documentati e portati all'attenzione di chi è responsabile dell'area valutata; e
  - .3 controllare che sia effettuata una azione tempestiva per correggere ogni deficienza
- 7 Lo scopo della valutazione (*evaluation*) è di fornire una valutazione (*assessment*) indipendente dell'efficacia delle disposizioni dello standard di qualità a tutti i livelli. Nel caso di un ente di istruzione o addestramento, dovrà essere usata una riconosciuta accreditazione accademica, o ente con standards di qualità o una agenzia Governativa. La squadra di valutazione dovrebbe essere fornita in anticipo di sufficienti informazioni per fare una panoramica delle attività in corso. Nel caso di un grande istituzione per lo addestramento o programma, le seguenti voci sono indicative delle informazioni che devono essere fornite:
  - .1 la dichiarazione della missione dell'istituzione
  - .2 dettagli delle strategie accademiche e di addestramento in uso
  - .3 una carta organizzativa e informazioni sulla composizione dei comitati e degli enti consultivi
  - .4 informazioni sugli studenti e lo staff
  - .5 una descrizione delle strutture e attrezzature di addestramento
  - .6 una descrizione sommaria delle politiche e delle procedure relative a:
    - .6.1 ammissione degli studenti
    - .6.2 lo sviluppo di nuovi corsi e la revisione di quelli esistenti
    - .6.3 il sistema di esame, incluso i ricorsi e la ripetizione degli esami
    - .6.4 reclutamento dello staff, addestramento, sviluppo, valutazione (*appraisal*) e promozione
    - .6.5 informazioni di ritorno (*feedback*) dagli studenti e dall'industria; e
    - .6.6 coinvolgimento dello staff nella ricerca e sviluppo

## **Il rapporto**

- 8 Prima di presentare il rapporto finale, la squadra di valutazione dovrebbe spedire un rapporto intermedio alla direzione e avere il suo commento circa le osservazioni da essa effettuate. Dopo aver ricevuto i commenti, i valutatori dovrebbero presentare il rapporto finale che dovrebbe:
  - .1 includere una breve informazione di riferimento circa l'istituzione o il programma di addestramento
  - .2 essere, completo, onesto e accurato
  - .3 evidenziare i punti di forza e di debolezza dell'istituzione
  - .4 descrivere la procedura di valutazione (*evaluation*) seguita
  - .5 trattare i vari elementi identificati nel paragrafo 4
  - .6 indicare l'estensione della conformità o non conformità con le disposizioni della Convenzione e l'efficacia degli standards di qualità nel garantire il raggiungimento di scopi e obiettivi stabiliti; e
  - .7 indicare chiaramente le aree dove sono state riscontrate deficienze, offrire suggerimenti per il miglioramento e fornire altri commenti che i valutatori considerano pertinenti.

### **Sezione B-I/9**

#### *Guida riguardante gli standards medici*

#### **Visita medica e certificazione** (*Medical examination and certification*)

- 1 I Contraenti nello stabilire gli standards sanitari di idoneità e le disposizioni, dovrebbero tenere conto le capacità (*abilities*) minime fisiche enunciate nella tavola B-I/9 e la guida data dentro questa sezione, tenendo in mente i differenti compiti (*duties*) dei marittimi
- 2 I Contraenti nello stabilire gli standards sanitari di idoneità e le disposizioni, dovrebbero seguire la guida contenuta nella pubblicazione ILO/WHO *Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodical Medical Fitness Examinations for Seafarers* (*Linee guida per l'effettuazione degli esami di idoneità sanitaria di pre imbarco e periodici*) includendo ogni susseguente versione e ogni altra linea guida internazionale applicabile pubblicate dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) e dall'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) o l'Organizzazione Mondiale della Sanità (WHO).
- 3 Appropriate qualifiche professionali ed esperienza per i medici professionisti che svolgono gli esami medici di idoneità per i marittimi possono includere le qualifiche di medicina del lavoro e sanità marittima, esperienza di lavoro come medico di bordo o medico di compagnia di navigazione o lavorante sotto la supervisione di qualcuno delle suindicate qualifiche o esperienze
- 4 Le strutture dove vengono effettuate gli esami di idoneità fisica devono avere le dotazioni e le attrezzature richieste per svolgere gli esami di idoneità sanitaria dei marittimi.

- 5 Le Amministrazioni dovrebbero garantire che i medici professionisti riconosciuti abbiano la completa indipendenza professionale nell'esercitare il proprio giudizio medico quando svolgono le procedure per le visite mediche.
- 6 Le persone che richiedono un certificato medico dovrebbero presentare al medico professionista riconosciuto un appropriato documento di identità per stabilire la loro identità. Inoltre, esse dovrebbero presentare anche il proprio certificato medico precedente.
- 7 Ogni Amministrazione ha l'autorità discrezionale di concedere una variante o rinunciare a qualsiasi degli standards enunciati nella tavola B-I/9 , qui di sotto, basata su un accertamento (*assessment*) di una valutazione (*evaluation*) medica e ogni pertinente informazione relativa a un adattamento individuale alla condizione e provata capacità (*ability*) per svolgere in maniera soddisfacente le assegnate funzioni (*functions*) di bordo
- 8 Gli standards di idoneità medica dovrebbero, per quanto possibile, definire criteri obiettivi con riguardo all'idoneità per l'imbarco (*sea service*), tenendo conto dell'accesso alle strutture mediche e all'esperienza medica a bordo della nave. In particolare, essi dovrebbero specificare le condizioni secondo le quali i marittimi affetti da condizioni mediche potenzialmente pericolose per la vita, che sono controllate da medicine, possa essere permesso di continuare ad imbarcare
- 9 Gli standards medici dovrebbero anche identificare particolari condizioni mediche, come per la daltonia, che potrebbe bloccare marittimi occupanti posizioni particolari a bordo della nave
- 10 Gli standards visivi minimi di servizio per ogni occhio per una visione a distanza non assistita dovrebbe essere almeno 0.1\*
- 11 Le persone che hanno bisogno di occhiali o lenti a contatto per svolgere i propri compiti (*tasks*) dovranno avere un paio o paia di riserva, come richiesto, comodamente disponibile a bordo della nave. Ogni necessità di indossare degli aiuti ottici per soddisfare gli standards richiesti dovrà essere registrata sul certificato di idoneità sanitaria rilasciato.
- 12 La prova della visione dei colori dovrebbe essere conforme con *International Recommendation For Colour Vision Requirements For Transport* (Raccomandazione internazionale sui requisiti per la visione dei colori per il trasporto) pubblicata dalla Commissione Internazionale sull'Illuminazione (CIE 143-2001 includendo ogni successiva versione) o equivalenti metodi di controllo .

\*valore dato in decimali Snellen

Tavola B-I/9  
**Accertamento del livello minimo di ingresso e delle capacità fisiche per il servizio per i marittimi<sup>3</sup>**

*(Assessment of minimum entry level and in service physical abilities for seafarers)*

<b>Compito, evento funzione o condizione<sup>3</sup></b> <i>(shipboard task, function event or condition)</i>	<b>Relativa capacità fisica</b> <i>(related physical ability)</i>	<b>Un medico esaminatore dovrebbe essere soddisfatto che il candidato<sup>4</sup></b> <i>(A medical examiner should be satisfied that the candidate)</i>
Movimento di routine intorno alla nave: - Muoversi in coperta - Tra i livelli - Tra i compartimenti  <i>La nota 1 si applica a questa colonna</i>	Mantiene l'equilibrio e si muove con agilità Sale e scende per una scala verticale e scale a gradini Supera le mastre dei boccaporti ( <i>coamings</i> ) (es. la Convenzione sul bordo libero richiede che le mastre dei boccaporti siano alte 600 mm) Apre e chiude le porte stagne	Non ha disturbi al senso dell'equilibrio Non ha nessuna menomazione o malattia che impedisca movimenti pertinenti e attività fisiche  E', senza assistenza <sup>5</sup> , capace di: -Salire scale verticali e scale a gradini -scavalcare soglie alte -azionare i sistemi di chiusura porta
Compiti ( <i>tasks</i> ) di routine a bordo: - Usa gli utensili manuali - Movimenta le provviste di bordo - Lavora in sopraelevazione - Sta in piedi in una guardia di quattro ore - Lavora in spazi ristretti - Risponde agli allarmi, avvertimenti e istruzioni - Comunicazione verbale  <i>La nota 1 si applica a questa colonna</i>	Forza, destrezza e impegno ( <i>stamina</i> ) per azionate i congegni meccanici Alza, tira e trasporta un peso (es.18 Kg) Sale in alto Rimane in piedi, cammina e rimane vigilante per un esteso periodo  Lavora in spazi angusti e si muove attraverso aperture ristrette ( es. la SOLAS richiede che le aperture minime negli spazi carico e sfuggite di emergenza abbiano le dimensioni minime di 600 mm x 60'0' m – SOLAS regola 3.6.5.1) Distingue visualmente oggetti, figure e segnali Sente gli avvertimenti e le istruzioni Dà una chiara descrizione orale	Non ha un impedimento definito o una condizione medica diagnostica che riduce la sua capacità ( <i>ability</i> ) a svolgere i compiti di routine essenziali per la sicura operatività ( <i>safe operation</i> ) della nave  Ha la capacità ( <i>ability</i> ) di: -Camminare con le braccia alzate -stare ritto e camminare per un periodo esteso -entrare in spazi ristretti -adempie agli standards per la vista (A-I/9) -adempie agli standards per l'udito stabiliti dalla competente autorità o tiene conto delle linee guida internazionali -mantiene una conversazione normale
Compiti ( <i>duties</i> ) di emergenza <sup>6</sup> a bordo: - Fuga - Lotta antincendio - Evacuazione  <i>La nota 2 si applica a questa colonna</i>	Indossa un giubbotto di salvataggio o una tuta di immersione Scappa da spazi riempiti di fumo  Prende parte ai compiti ( <i>duties</i> ) della lotta antincendio, includendo l'uso dell'autorespiratore  Prende parte alle procedure di evacuazione della nave	Non ha un impedimento definito o una condizione medica diagnostica che riduce la sua capacità ( <i>ability</i> ) a svolgere i compiti essenziali di emergenza per la sicura operatività ( <i>safe operation</i> ) della nave  Ha la capacità ( <i>ability</i> ) di: -indossare il giubbotto di salvataggio o la tuta di immersione -nuotare -sente la differenza di temperatura -maneggia l'attrezzatura per la lotta antincendio -indossa l'autorespiratore (dove richiesto, come parte dei suoi compiti)

**Note:**

- 1 Le colonne 1 e 2 della tavola di cui sopra descrivono:  
 (a) i compiti (*tasks*) ordinari di bordo, mansioni (*functions*), evento e condizioni,

- (b) Le corrispondenti capacità (*abilities*) fisiche che possono essere considerate necessarie per la sicurezza (*safety*) di un marittimo, altri membri dell'equipaggio e la nave,
  - (c) Criteri di alto livello per l'uso dei medici professionisti accertanti l'idoneità sanitaria, tenendo in mente i diversi compiti (*duties*) dei marittimi e la natura del lavoro di bordo per il quale essi saranno impiegati
- 2 La colonna 3 della tavola di cui sopra descrive :
    - (a) I compiti (*tasks*) ordinari di bordo, mansioni (*functions*), evento e condizioni
    - (b) Le corrispondenti capacità (*abilities*) fisiche che possono essere considerate necessarie per la sicurezza (*safety*) di un marittimo, altri membri dell'equipaggio e la nave,
    - (c) Criteri di alto livello per l'uso dei medici professionisti accertanti l'idoneità sanitaria, tenendo in mente i diversi compiti (*duties*) dei marittimi e la natura del lavoro di bordo per il quale essi saranno impiegati
  - 3 Questa tavola non è intesa per trattare (*address*) tutte le possibili condizioni di bordo o le condizioni sanitarie potenzialmente disqualificanti. I Contraenti dovrebbero specificare le capacità (*abilities*) applicabili alla categoria dei marittimi (come "Ufficiale di coperta" e "Comune di macchina") Le circostanze speciali degli individui e per quelli che hanno compiti (*duties*) limitati o specializzati dovrebbero ricevere la dovuta considerazione.
  - 4 Se in dubbio, il medico professionista dovrebbe quantificare il grado o la gravità di ogni pertinente impedimento per mezzo di tests obiettivi, ogni qualvolta test appropriati siano disponibili, o rinviando il candidato ad ulteriore accertamento (*assessment*)
  - 5 Il termine "assistenza" (*assistance*) significa l'utilizzo di un'altra persona per completare il compito (*task*)
  - 6 Il termine "compiti di emergenza" (*emergency duties*) è usato per comprendere tutte le situazioni standard di risposta all'emergenza, come l'abbandono nave o la lotta antincendio come pure le procedure che ogni marittimo deve seguire per garantire la propria sopravvivenza

## **Sezione B-I/10**

### *Guida riguardante il riconoscimento dei certificati*

- 1 L'addestramento svolto secondo la Convenzione STCW che non porta al rilascio di un certificato appropriato e sul quale le informazioni fornite dal Contraente sono state riconosciute dal Maritime Safety Committee di dare piena e completa efficacia alla Convenzione, conformemente alla regola I/7, paragrafo 2, può essere accettato dagli altri Contraenti della Convenzione come soddisfacente i pertinenti requisiti di addestramento di ciò.
- 2 Le Amministrazioni contattate dovrebbero rilasciare una prova documentale, come riportato nella regola I/10, paragrafo 5, per permettere alle Autorità del Port State Control di accettare la stessa al posto della convalida (*endorsement*) di un certificato rilasciato da un altro Contraente per un periodo di tre mesi dalla data di rilascio, fornendo le informazioni sotto elencate:
  - .1 nome del marittimo
  - .2 data di nascita
  - .3 numero del certificato di competenza originale
  - .4 posizione (*capacity*)
  - .5 limitazioni
  - .6 dettagli per contattare l'Amministrazione
  - .7 data di rilascio e scadenza

- 3 Tale prova documentale può essere resa disponibile con mezzi elettronici

### **Sezione B-I/11**

#### *Guida riguardante la riconvalida dei certificati*

- 1 I corsi richiesti dalla regola I/11 dovrebbero includere i cambiamenti pertinenti della legislazione marittima, tecnologia e le raccomandazioni relative alla sicurezza della vita umana in mare, security e la protezione dell'ambiente marino.
- 2 Un esame (*test*) può avere la forma di un esame scritto o orale, l'uso di un simulatore o altri mezzi appropriati.
- 3 Il periodo approvato di imbarco (*seagoing service*) indicato nella sezione A-I/11, paragrafo 1, può essere svolto in un grado di ufficiale più basso di quello del certificato posseduto.
- 4 Se la domanda per la riconvalida di un certificato, di cui al paragrafo 1 della regola I/11 è fatta entro sei mesi prima della scadenza del certificato, il certificato può essere riconvalidato fino al quinto anniversario della data di validità, o estensione della validità, del certificato.

### **Sezione B-I/12**

#### *Guida riguardante l'uso di simulatori*

- 1 Quando per l'addestramento o la valutazione (*assessment*) della competenza sono usati i simulatori, le seguenti linee guida devono essere prese in considerazione nello svolgere uno qualsiasi di tali addestramenti o valutazione (*assessment*)

#### **Addestramento e valutazione dell'osservazione e tracciamento (*plotting*) radar\***

- 2 L'addestramento e la valutazione (*assessment*) dell'osservazione e del tracciamento (*plotting*) radar dovrebbe:
  - .1 incorporare l'uso dell'apparecchiatura di simulazione radar; e
  - .2 conformarsi a standards non inferiori a quelli dati nei paragrafi sotto riportati da 3 a 17
- 3 Le dimostrazioni e la pratica dell'osservazione radar dovrebbero essere svolte, dove appropriato, su un apparecchiatura radar marittima funzionante, includendo l'uso di simulatori. Gli esercizi di tracciamento (*plotting*) dovrebbero svolgersi, preferibilmente, in tempo reale, in modo da aumentare nelle persone soggette all'addestramento (*trainees*) la consapevolezza dei rischi relativi ad un uso improprio dei dati radar e migliorare le loro tecniche di tracciamento (*plotting*) ad uno standard di tracciamento radar (*radar plotting*) commisurato con quello necessario per la sicura esecuzione delle manovre anti collisione secondo le reali condizioni di navigazione

\*Il pertinente modello del corso (i) IMO può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

## Generalità

### Fattori che influenzano la prestazione e l'accuratezza

- 4 Dovrà essere raggiunta una comprensione elementare dei principi del radar, unitamente alla completa conoscenza pratica di:
  - .1 misurazione della distanza e del rilevamento, caratteristiche dell'insieme delle parti (*set*) del radar che determinano la qualità dello schermo (*display*) radar, l'antenna radar, i diagrammi polari, gli effetti della potenza irradiata nelle direzioni all'esterno del fascio d'onde (*beam*) principale, una descrizione non tecnica del sistema radar, includendo le variazioni delle caratteristiche riscontrate nelle varie parti (*set*) del radar, controlli della prestazione e gli elementi dell'apparecchiatura che influenzano le distanze di minime e massime di scoperta e l'accuratezza delle informazioni
  - .2 le attuali specifiche di prestazione adottate dall'Organizzazione\*\*
  - .3 gli effetti relativi alla posizione dell'antenna radar, i settori d'ombra, i settori d'ombra e le aree di sensibilità ridotta, i falsi echi, gli effetti dell'altezza dell'antenna sulle distanze di scoperta e il posizionamento delle unità radar e la sistemazione dei pezzi di rispetto in vicinanza delle bussole magnetiche, includendo le distanze di sicurezza magnetiche.
  - .4 i rischi delle radiazioni e le precauzioni di sicurezza da prendere in vicinanza dell'antenna e delle guide d'onda aperte

### Individuazione della rappresentazione inesatta delle informazioni, includendo i falsi echi e gli echi di ritorno del mare

- 5 Una conoscenza delle limitazioni relative all'individuazione dei bersagli è essenziale, per permettere all'osservatore di stimare i pericoli della mancata individuazione dei bersagli. I seguenti fattori dovrebbero essere enfatizzati:
  - .1 prestazione standard dell'apparecchiatura
  - .2 regolazione dei controlli della brillantezza, guadagno e processore video
  - .3 orizzonte radar
  - .4 dimensione, forma, aspetto e composizione dei bersagli
  - .5 effetti del movimento della nave in navigazione (*Seaway*)
  - .6 condizioni di propagazione
  - .7 condizioni meteorologiche, confusione dovuta al mare e alla pioggia (*sea clutter e rain clutter*)
  - .8 regolazione dei controlli anti clutter
  - .9 settori d'ombra; e
  - .10 interferenze radar – radar

- 
- 6 Dovrebbe essere raggiunta una conoscenza dei fattori che possono portare ad una errata interpretazione, includendo i falsi echi, gli effetti in vicinanza di tralicci e grosse strutture, effetti dei cavi di corrente attraversanti fiumi ed estuari, echi da bersagli distanti apparenti su tracce secondarie o successive

\*\* Vedere le pertinenti/appropriate prestazioni standards adottate dall'Organizzazione

- 7 Dovrebbe essere raggiunta una conoscenza degli ausili per l'interpretazione, includendo i riflettori angolari (*corner reflectors*) e i radar fari (*radar beacons*); individuazione e riconoscimento dei bersagli terrestri; gli effetti dei contorni topografici; effetti della lunghezza dell'impulso e l'ampiezza del fascio di segnali (*beam*); bersagli radar cospicui e non cospicui; fattori che influenzano la forza dell'eco (di ritorno) dai bersagli.

## Pratica

### Configurazione e cura degli schermi (displays)

- 8 Dovrebbe essere raggiunta una conoscenza dei:
  - .1 i vari tipi di modalità di rappresentazioni radar; prua in alto (*head up*) non stabilizzata con moto relativo; prua in alto (*head up*), rotta in alto (*course up*) e nord in alto (*north up*) stabilizzato sul moto relativo e sul moto vero (*true motion*);
  - .2 gli effetti degli errori sulla precisione delle informazioni mostrate; effetti della trasmissione degli errori della bussola sulla rappresentazione stabilizzata e sul moto vero; e gli effetti degli errori del solcometro su una rappresentazione moto vero; e gli effetti dell'imprecisa regolazione manuale della velocità su una rappresentazione moto vero;
  - .3 metodi per individuare l'inserimento inaccurato della velocità nei controlli del moto vero; gli effetti del ricevitore limitatore del segnale che riduce la possibilità di visualizzare gli echi di ritorno deboli e gli effetti di saturazione da ricevitore limitatore del segnale, etc; la regolazione dei comandi di funzionamento (*operational controls*); criteri che indicano i punti migliori della regolazione; l'importanza di una appropriata sequenza di regolazione; l'importanza di una corretta sequenza della regolazione e gli effetti dei comandi mal regolati; l'individuazione delle regolazioni mal effettuate e correzione dei:
    - .3.1 comandi (*controls*) influenzanti l'individuazione delle distanze
    - .3.2 comandi (*controls*) influenzanti la precisione
  - .4 i pericoli di usare l'apparecchiatura radar con i controlli mal regolati; e
  - .5 la necessità di frequenti e regolari controlli della prestazione e la relazione tra l'indicatore di prestazione con la prestazione di serie dell'apparato radar

### Distanza e rilevamento

- 9 Dovrebbe essere raggiunta una conoscenza dei:
  - .1 metodi per misurare le distanze; i cerchi fissi della distanza e le marche mobili della distanza
  - .2 la precisione di ciascun metodo e la relativa imprecisione dei diversi metodi;
  - .3 come vengono mostrati i dati della distanza; distanze ad intervalli determinati; contatori digitali e scala graduata
  - .4 i metodi per misurare i rilevamenti; il cursore rotante sul disco trasparente che ricopre lo schermo, il cursore elettronico del rilevamento e altri metodi
  - .5 precisione e imprecisione dei rilevamenti causata da: parallasse, spostamento della linea di fede, incorretto centramento della rappresentazione
  - .6 come vengono mostrati i dati del rilevamento; scala graduata e contatore digitale; e

- .7 la necessità di controlli regolari della precisione delle distanze e dei rilevamenti, metodi di controllo delle imprecisioni e correzioni o compensazioni per le imprecisioni.

### **Tecniche di tracciamento (*plotting*) e concetti del moto relativo**

- 10 Dovrà essere effettuata la pratica sulle tecniche di tracciamento(*plotting*) manuale, includendo l'uso dei tracciatori a riflessione (*reflection plotters*), con l'obiettivo di stabilire una completa comprensione della correlazione del moto tra la propria nave e le altre navi, includendo gli effetti della manovra per evitare la collisione. Nelle fasi preliminari di questo addestramento, dovrebbero essere progettati dei semplici esercizi di tracciamento (*plotting*) per stabilire una ben fondata valutazione (*appreciation*) della geometria del tracciamento (*plotting*) e i concetti del moto relativo. Il grado di complessità degli esercizi dovrebbe aumentare durante il corso di addestramento fino a che la persona soggetta all'addestramento (*trainee*) è diventata padrona di tutti gli aspetti dell'argomento. La competenza può essere migliorata facendo effettuare alla persona soggetta all'addestramento (*trainee*) degli esercizi in tempo reale su un simulatore o usando altri mezzi efficaci.

### **Identificazione degli echi critici**

- 11 Dovrebbe essere raggiunta una completa comprensione di:
- .1 punto nave con il radar utilizzando bersagli di terra e segnalamenti marittimi
  - .2 la precisione del punto nave mediante distanze e rilevamenti
  - .3 l'importanza dell'incrocio dei dati tra la precisione del radar e gli altri ausili alla navigazione; e
  - .4 il valore del prendere nota (*record*) delle distanze e dei rilevamenti, a frequenti intervalli regolari quando si usa il radar come sistema anti collisione

### **Rotta e velocità delle altre navi**

- 12 Dovrebbe essere raggiunta una completa comprensione di:
- .1 i differenti metodi con i quali possono essere ottenute la distanza e il rilevamento delle altre navi da distanze e rilevamenti di cui si è preso nota (*recorded*), includendo:
    - .1.1 il tracciato (*plot*) relativo non stabilizzato
    - .1.2 il tracciato relativo stabilizzato
    - .1.3 il tracciato vero; e
  - .2 la relazione tra le osservazioni radar e quelle ottiche, includendo il dettaglio e la precisione delle rotte e velocità stimate delle altre navi, e l'individuazione delle variazioni nei movimenti delle altre navi.

### **Tempo e distanza del più vicino avvicinamento (*closest approach*) di incrocio, di incontro o di sorpasso delle navi**

- 13 Dovrebbe essere raggiunta una completa comprensione di:
- .1 l'uso dei dati annotati (*recorded*) per ottenere:
    - .1.1 la misurazione della distanza e del rilevamento del più vicino avvicinamento, e
    - .1.2 il tempo del più vicino avvicinamento

- .2 l'importanza di frequenti e regolari osservazioni

### **Individuare le variazioni di rotta e velocità delle altre navi**

14 Dovrebbe essere raggiunta una completa comprensione di:

- .1 gli effetti delle variazioni di rotta e/o velocità delle altre navi sui loro percorsi attraversanti lo schermo (*display*)
- .2 il ritardo tra la variazione di rotta o velocità e l'individuazione di questa variazione; e
- .3 i rischi delle piccole variazioni di rotta comparate con le ampie variazioni di rotta o velocità in relazione alla velocità e alla precisione dell'individuazione

### **Effetti delle variazioni sulla rotta o velocità o entrambe della propria nave**

15 Una completa comprensione degli effetti sulla rappresentazione in moto relativo dei movimenti della propria nave e gli effetti dei movimenti delle altre navi e i vantaggi della rappresentazione stabilizzata di una rappresentazione relativa

16 Riguardo alle rappresentazioni in moto vero, dovrebbe essere raggiunta una completa comprensione di:

- .1 gli effetti dell'imprecisione delle:
  - .1.1 impostazioni della rotta e della velocità; e
  - .1.2 stabilizzazione dei dati della bussola asservita alla rappresentazione del moto relativo stabilizzato
- .2 gli effetti dei cambi di rotta o velocità della propria nave sui percorsi delle altre navi sullo schermo; e
- .3 la correlazione tra la velocità e la frequenza delle osservazioni

### **Applicazione del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, 1972**

17 Dovrebbe essere raggiunta una completa conoscenza della relazione tra il Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, 1972 e l'uso del radar, includendo:

- .1 l'azione per prevenire la collisione, i pericoli derivanti da considerazioni fatte su informazioni inadeguate ed i rischi causati da piccole variazioni della rotta o della velocità
- .2 i vantaggi della velocità di sicurezza quando si usa il radar per evitare una collisione
- .3 la relazione della velocità e tempo alla distanza del più vicino avvicinamento (*closest approach*) con le caratteristiche di manovrabilità dei vari tipi di navi
- .4 l'importanza dei rapporti (*reports*) sulle osservazioni radar e delle procedure di reportazione (*reporting*) ben definite
- .5 l'uso del radar con visibilità buona, per ottenere una valutazione (*appreciation*) delle sue capacità e dei suoi limiti; confrontare le osservazioni radar a quelle ottiche per ottenere una valutazione (*assessment*) della relativa precisione delle informazioni
- .6 la necessità di un uso anticipato del radar con la buona visibilità di notte e quando vi siano indicazioni che la visibilità possa peggiorare
- .7 confrontare la configurazione rappresentata dal radar con quella della carta nautica
- .8 confrontare gli effetti della differenza tra le diverse scale delle distanze

## **Addestramento e valutazione nell'uso operativo degli ausili automatici per il tracciamento radar (*automatic radar plotting aids*) (ARPA)**

- 18 L'addestramento e la valutazione (*assessment*) dell'uso operativo del sistema automatico di tracciamento radar (ARPA) dovrebbe:
- .1 richiedere prima il completamento dell'addestramento nelle osservazioni e nel tracciamento (*plotting*) radar o unisca quell'addestramento con l'addestramento dato nei paragrafi da 19 a 35 sotto riportati\*
  - .2 incorporare l'uso dell'apparato di simulazione ARPA; e
  - .3 conformarsi a standards non inferiori a quelli dati nei paragrafi dal 19 al 35 sotto riportati
- 19 Dove l'addestramento sull'ARPA è fornito quale parte di un addestramento generale, secondo la Convenzione STCW 1978, i comandanti, i primi ufficiali e gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione, dovrebbero comprendere i fattori coinvolti nella presa di una decisione basata sulle informazioni fornite dall'ARPA unitamente ad altri dati di navigazione ottenuti, avendo una comprensione simile degli aspetti operativi e dei sistemi di errori dei moderni sistemi per la navigazione elettronica, incluso ECDIS. Questo addestramento dovrebbe essere naturalmente progressivo, proporzionato con le responsabilità dell'individuo ed i certificati rilasciati dai Contraenti secondo la Convenzione STCW 1978

### ***Teoria e dimostrazione***

#### **Possibili rischi per la troppa fiducia nell'ARPA**

- 20 La comprensione (*appreciation*) che l'ARPA è solamente un aiuto per la navigazione e:
- .1 che i suoi limiti, incluso quelli dei suoi sensori, rendono pericolosa la troppa fiducia nell'ARPA, in particolare per la tenuta del servizio di vedetta; e
  - .2 la necessità di osservare in ogni momento i principi da osservare nel tenere una guardia di navigazione e la guida sulla tenuta di una guardia di navigazione

#### **Principali tipi di sistemi ARPA e loro caratteristiche di rappresentazione**

- 21 Conoscenza dei principali tipi di sistemi ARPA in uso; le caratteristiche delle loro diverse rappresentazioni e una comprensione di quando usare le rappresentazioni nei modi stabilizzati rispetto alla terra o al mare e le rappresentazioni del nord in alto (*north up*), della rotta in alto (*course up*) o della prua in alto (*head up*)
- Il pertinente IMO Model Course (s) e la risoluzione MSC.64 (67) come emendata, può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

## **Prestazioni Standards IMO per l'ARPA**

22 Una valutazione (*appreciation*) delle prestazioni standards IMO per l'ARPA, in particolare gli standards relativi alla precisione \*

## **Fattori che influenzano la prestazione e la precisione del sistema**

23 Conoscenza della prestazione dei parametri sensoriali di ricezione dell'ARPA: radar – bussola – e i dati della velocità inseriti e gli effetti del cattivo funzionamento dei sensori sulla precisione dei dati ARPA

24 Conoscenza di:

- .1 gli effetti delle limitazioni della distanza radar e della discriminazione sul rilevamento e la precisione e i limiti della precisione dei dati inseriti della bussola e della velocità sulla precisione dei dati ARPA; e
- .2 i fattori che influenzano la precisione del vettore

## **Capacità e limiti dell'inseguimento delle tracce (*tracking*)**

25 Conoscenza di:

- .1 i criteri per la selezione dei bersagli mediante acquisizione automatica
- .2 i fattori che portano alla corretta scelta dei bersagli per l'acquisizione manuale
- .3 gli effetti sul tracciamento dei bersagli “perduti” e dissolvenza dei bersagli; e
- .4 le circostanze che causano lo “scambio di bersaglio” e gli effetti sui dati mostrati

## **Trattamento (*processing*) dei ritardi**

26 Conoscenza dei ritardi inerenti la visualizzazione delle informazioni elaborate dall'ARPA , in particolare sull'acquisizione e ri-acquisizione o quando un bersaglio inseguito (*tracked*) manovri

## **Avvertimenti operativi, loro benefici e limitazioni**

27 Valutazione (*appreciation*) degli usi, benefici e limiti degli avvertimenti operativi ARPA e loro corretta impostazione, dove applicabile, per evitare interferenze spurie

## **Prove (*tests*) del sistema operativo**

28 Conoscenza di:

- .1 metodi di prova per il cattivo funzionamento dei sistemi dell'ARPA, incluso l'auto prova funzionale (*functional self testing*)
- .2 le precauzioni da prendere dopo che è avvenuto un cattivo funzionamento

- Vedere le pertinenti/appropriate prestazioni standards adottate dall'Organizzazione

## **Acquisizione manuale e automatica dei bersagli e loro rispettivi limiti**

- 29 Conoscenza dei limiti imposti ad entrambi i modi di acquisizione in uno scenario di più bersagli e, gli effetti sull'acquisizione di un bersaglio dissolvente o di scambio di bersaglio

## **Vettori veri e relativi e tipica rappresentazione grafica delle informazioni del bersaglio e delle aree di pericolo**

- 30 Completa conoscenza dei vettori veri o relativi; rielaborazione (*derivation*) delle rotte vere e velocità dei bersagli, includendo:
- .1 la valutazione (*assessment*) della minaccia prevista, rielaborazione del previsto punto più vicino di avvicinamento (*closest point of approach*) e tempo previsto per il punto più vicino di avvicinamento dalla estrapolazione sollecita dei vettori, l'uso della rappresentazione grafica delle aree di pericolo
  - .2 gli effetti dei cambi di rotta e/o della velocità della propria nave e/o dei bersagli sui previsti punti del più vicino avvicinamento e il tempo previsto per il punto di più vicino avvicinamento ed alle aree di pericolo
  - .3 gli effetti di vettori e aree pericolose non corretti
  - .4 il beneficio del cambio tra vettori veri e relativi

## **Informazioni sulle posizioni precedenti dei bersagli che sono inseguiti (*tracked*)**

- 31 Conoscenza dell'origine delle posizioni precedenti dei bersagli che sono localizzati (*tracked*), riconoscimento della cronistoria come un mezzo per indicare manovre recenti dei bersagli e come un metodo per controllare la validità della localizzazione (*tracking*) dell'ARPA

## **Pratica**

### **Messa a punto e mantenimento degli schermi**

- 32 Capacità (*ability*) di dimostrare:
- .1 la corretta procedura iniziale per ottenere la visualizzazione ottimale delle informazioni ARPA
  - .2 la selezione della rappresentazione sullo schermo; rappresentazione del moto relativo stabilizzato e rappresentazione in moto vero
  - .3 la corretta regolazione di tutti i controlli variabili dello schermo per la visualizzazione ottimale dei dati
  - .4 la selezione, come appropriato, della velocità da immettere nell'ARPA
  - .5 la selezione dei controlli per il tracciamento (*plotting*) dell'ARPA, acquisizione manuale/automatica, visualizzazione di dati vettoriali/grafici
  - .6 la selezione della scala del tempo di vettori/grafici
  - .7 l'uso di aree di esclusione quando viene impiegata l'acquisizione automatica da parte dell'ARPA; e
  - .8 controlli della prestazione del radar, bussola, sensori inserimento della velocità e ARPA

## **Prove (tests) del sistema operativo**

- 33 Capacità (*ability*) ad eseguire i controlli del sistema e determinare la precisione dei dati dell'ARPA, incluso la prova della manovra, confrontandola con il tracciamento (*plotting*) radar di base.

## **Ottenere le informazioni dalla visualizzazione ARPA**

- 34 Dimostrare la capacità (*ability*) di ottenere le informazioni sia in moto relativo che vero dalla rappresentazione, includendo:
- .1 l'identificazione di echi cruciali
  - .2 la velocità e la direzione del moto relativo del bersaglio
  - .3 il tempo per, e la prevista distanza al punto più vicino di avvicinamento del bersaglio
  - .4 le rotte e le velocità dei bersagli
  - .5 individuare i cambiamenti di rotta e velocità dei bersagli e i limiti di tali informazioni
  - .6 gli effetti dei cambiamenti di rotta o velocità o di entrambe sulla propria nave; e
  - .7 il funzionamento del sistema di prova della manovra

## **Applicazione del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, 1972, come emendato**

- 35 Analisi delle situazioni di potenziale collisione dai dati visualizzati, determinazione ed esecuzione dell'azione per prevenire situazioni pericolose di avvicinamento, in conformità con il Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, 1972, in vigore.

## **Addestramento e valutazione sull'uso operativo dei sistemi di visualizzazione della carta elettronica e delle informazioni (ECDIS) (*electronic chart display and information systems*)**

### ***Introduzione***

- 36 Quando sono utilizzati i simulatori per l'addestramento o la valutazione (*assessment*) sull'uso operativo dei sistemi di visualizzazione della carta elettronica e delle informazioni (ECDIS) la seguente guida provvisoria dovrebbe essere presa in considerazione in ogni tale addestramento o valutazione (*assessment*).
- 37 L'addestramento e la valutazione (*assessment*) sull'uso operativo del ECDIS dovrebbe:
- .1 incorporare l'uso dell'apparecchiatura di simulazione del ECDIS, e
  - .2 conformarsi a standards non inferiori a quelli dati nei paragrafi da 38 a 65 sottoriportati
- 38 L'apparecchiatura di simulazione del ECDIS dovrebbe, oltre a soddisfare tutte le applicabili prestazioni standards stabilite nella sezione A-I/12 della Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia per i Marittimi (STCW), 1978, come emendata, essere capace di simulare l'apparecchiatura di navigazione e i comandi operativi del ponte di comando che soddisfano tutte le applicabili prestazioni standards adottate dall'Organizzazione, incorporare apparecchiature per generare i suoni e:
- .1 creare un ambiente operativo in tempo reale, includendo strumenti di controllo della navigazione e delle comunicazioni appropriati alla navigazione e ai compiti (*tasks*) del

servizio di guardia che devono essere svolti e alle abilità (*skills*) di manovra che devono essere valutate (*assessed*); e

- .2 simulare realisticamente le caratteristiche della “propria nave” in condizioni di mare aperto, come pure gli effetti del tempo, delle correnti di marea e delle correnti.

39 Le dimostrazioni del e la pratica sull’ uso dell’ECDIS dovrebbero essere svolte, dove appropriato, mediante l’uso di simulatori. Gli esercizi di addestramento dovrebbero, preferibilmente, essere svolti in tempo reale, in modo da aumentare nelle persone soggette all’addestramento (*trainees*) la consapevolezza dei rischi relativi all’improprio utilizzo del ECDIS. Una scala del tempo accelerata può essere usata solo per le dimostrazioni

## Generalità

### Scopi di un programma di addestramento ECDIS

- 40 La persona soggetta all’addestramento (*trainee*) ECDIS dovrebbe essere capace (*able*) di:
- .1 far funzionare (*operate*) l’apparecchiatura ECDIS, usare le funzioni dell’ECDIS, selezionare e valutare (*assess*) tutte le informazioni pertinenti ed effettuare l’azione corretta nel caso di cattivo funzionamento;
  - .2 dire gli errori potenziali dei dati visualizzati e i comuni errori di interpretazione; e
  - .3 spiegare perché l’ECDIS non dovrebbe essere considerato come unico aiuto affidabile alla navigazione.

### Teoria e dimostrazione

- 41 Poiché l’uso sicuro dell’ECDIS richiede la conoscenza e la comprensione dei principi basici che governano i dati ECDIS e delle loro regole di presentazione come pure gli errori potenziali sui dati mostrati nonché le limitazioni e i potenziali pericoli relativi all’ECDIS, dovrebbe essere fornito un numero di lezioni comprendenti la spiegazione teorica. Per quanto possibile, tali lezioni dovrebbero essere presentate in un contesto conosciuto e facendo uso di esempi pratici. Esse dovrebbero essere rinforzate durante gli esercizi al simulatore.
- 42 Per il sicuro funzionamento (*operation*) dell’apparecchiatura ECDIS e le informazioni correlate all’ECDIS (uso delle funzioni di navigazione dell’ECDIS, selezione e valutazione (*assessment*) di tutte le informazioni pertinenti, familiarizzarsi interfacciando la macchina ECDIS con l’uomo) gli esercizi pratici e l’addestramento sui simulatori ECDIS dovrebbero costituire il contenuto principale del corso.
- 43 Per la definizione degli obiettivi di addestramento, dovrebbe essere definita una struttura di attività. Una dettagliata specifica degli obiettivi di apprendimento dovrebbe essere sviluppata per ogni argomento di questa struttura.

## Esercizi al simulatore

- 44 Gli esercizi dovrebbero essere svolti su simulatori individuali ECDIS, o su simulatori della completa missione di navigazione (*full mission navigation*), includente l'ECDIS, per permettere alle persone soggette all'addestramento (*trainees*) di acquisire le necessarie abilità (*skills*) pratiche. Per gli esercizi di navigazione in tempo reale, sono raccomandati i simulatori di navigazione per comprendere la situazione complessiva della navigazione. Gli esercizi dovrebbero fornire l'addestramento sull'uso delle varie scale, dei modi di navigazione, dei modi di visualizzazione che sono disponibili, così che le persone soggette all'addestramento (*trainees*) siano capaci (*able*) di adattare l'uso dell'apparecchiatura alla particolare situazione interessata.
- 45 La scelta degli esercizi e gli scenari è determinata dall'attrezzatura disponibile del simulatore. Se sono disponibili una o più postazioni di lavoro ECDIS e un simulatore di missione completa, le postazioni di lavoro possono essere principalmente utilizzate per gli esercizi basici sull'uso delle attrezzature ECDIS e per gli esercizi di programmazione della traversata (*passage planning*), considerato che i simulatori di missione completa possono principalmente essere utilizzati per esercizi relativi alle funzioni di monitoraggio della traversata, in tempo reale e il più realisticamente possibile in connessione al carico di lavoro totale di una guardia di navigazione. Il grado di complessità degli esercizi dovrebbe aumentare durante il programma di addestramento fino a che la persona soggetta all'addestramento (*trainee*) non controlli tutti gli aspetti degli obiettivi di apprendimento.
- 46 Gli esercizi dovrebbero produrre la massima impressione di realismo. Per ottenere questo, lo scenario dovrebbe essere ubicato in uno spazio di mare virtuale. Le situazioni, funzioni e azioni per i diversi obiettivi di apprendimento che avvengono nelle diverse aree di mare possono essere integrati in un unico esercizio e sperimentate in tempo reale.
- 47 L'obiettivo principale degli esercizi al simulatore è quello di garantire che le persone soggette all'addestramento (*trainees*) comprendano le loro responsabilità sull'uso operativo dell'ECDIS in tutti gli aspetti pertinenti alla sicurezza e siano completamente familiari con il sistema e l'apparecchiatura utilizzata.

## Principali tipi di sistemi ECDIS e loro caratteristiche di visualizzazione

- 48 La persona soggetta all'addestramento (*trainee*) dovrebbe avere conoscenza dei principali tipi di ECDIS in uso; le loro varie caratteristiche di visualizzazione, i dati strutturali e una comprensione di:
- .1 differenza tra carte vettoriali e raster (1)
  - .2 differenze fra ECDIS e ECS (1)
  - .3 differenze fra ECDIS e RCDS (1)\*
  - .4 caratteristiche dell'ECDIS e loro differenti soluzioni; e
  - .5 caratteristiche dei sistemi per scopi particolari (situazioni inusuali/emergenze)

- SN/Circ 207/Rev.1 Differenze tra RCDS e ECDIS

**(1)NDT:**

**Raster Navigational Chart (RNC)** è la copia diretta o scannerizzata di una carta nautica esistente. E' un sistema opzionale di funzionamento ECDIS ma con varie limitazioni, per cui è obbligatorio utilizzarlo con una carta nautica aggiornata della zona in cui si naviga

**Vector chart** è una serie di punti e linee che riproducono gli aspetti di una carta nautica.

**Electronic Navigational Chart (ENC)** carta vettoriale da utilizzare con ECDIS e approvate da un istituto Idrografico

**Electronic Chart System (ECS)** può essere utilizzato come ausilio alla navigazione sulle navi non SOLAS

**Raster Chart Display System (RCDS)** non ha la completa funzionalità dell'ECDIS e può essere usato solamente con una carta nautica aggiornata della zona in cui si naviga.

## **Rischi per la troppa fiducia sull'ECDIS**

49 L'addestramento sull'utilizzo operativo dell'ECDIS dovrebbe essere indirizzato verso:

- .1 le limitazioni dell'ECDIS come strumento di navigazione
- .2 rischio potenziale per incorretto funzionamento del sistema
- .3 limiti del sistema, includendo quelli dei suoi sensori
- .4 imprecisione dei dati idrografici; imprecisione delle carte vettoriali e raster
- .5 rischio potenziale degli errori umani

Enfasi dovrà essere posta sulla necessità di tenere un appropriato servizio di vedetta e svolgere un controllo periodico, specialmente della posizione della nave, con metodi indipendenti dall'ECDIS

## **Individuazione della rappresentazione distorta (*misrepresentation*) delle informazioni**

50 La conoscenza dei limiti dell'apparecchiatura ed l'individuazione della rappresentazione distorta delle informazioni è essenziale per il sicuro uso dell'ECDIS. I seguenti fattori dovrebbero essere enfatizzati durante l'addestramento:

- .1 prestazioni standards dell'apparecchiatura
- .2 rappresentazione dei dati radar su una carta elettronica, eliminazione delle discrepanze tra l'immagine radar e la carta elettronica
- .3 possibili discrepanze di progettazione tra una carta elettronica ed una carta nautica
- .4 possibili discrepanze sulla scala (maggiorazione o riduzione ) nella visualizzazione di una carta elettronica e la sua scala originale
- .5 effetti dell'uso di differenti sistemi di riferimento per il posizionamento
- .6 effetti dell'uso di differenti punti di riferimento (*datum*) orizzontali e verticali
- .7 effetti del moto della nave in navigazione (*Seaway*)
- .8 limiti dell'ECDIS sul modo di visualizzazione di una carta raster
- .9 potenziali errori nella visualizzazione di:
  - .9.1 posizione della propria nave
  - .9.2 dati radar e ARPA e informazioni AIS
  - .9.3 differenti sistemi di coordinate geodetiche; e
- .10 verifica dei risultati della correzione manuale o automatica dei dati
  - .10.1 comparazione dei dati della carta e l'immagine radar, e
  - .10.2 controllo della posizione della propria nave usando gli altri sistemi indipendenti di determinazione del punto nave.

51 Dovrebbe essere spiegata la falsa interpretazione dei dati e la corretta azione da effettuare per evitare errori di interpretazione. Le implicazioni dei seguenti dovrebbero essere enfatizzate:

- .1 ignorare il sovradimensionamento della visualizzazione
- .2 accettazione senza valutazione della posizione della propria nave
- .3 confusione sul tipo di visualizzazione
- .4 confusione sulla scala della carta
- .5 confusione sui sistemi di riferimento
- .6 differenti modi di rappresentazione
- .7 differenti modi di stabilizzazione del vettore
- .8 differenze tra il nord vero e il nord girobussola (radar)
- .9 usando lo stesso sistema di riferimento dei dati
- .10 usando l'appropriata scala della carta
- .11 uso del sensore più adatto secondo la situazione e le circostanze;
- .12 inserire i corretti valori dei dati di sicurezza:
  - .12.1 il contorno di sicurezza della propria nave
  - .12.2 la profondità di sicurezza (acqua sicura), e
  - .12.3 eventualità
- .13 corretto utilizzo di tutti i dati disponibili

52 Riconoscere (*appreciation*) che RCDS è solamente un aiuto per la navigazione e quando in funzione (*operating*) sul modo RCDS l'apparecchiatura ECDIS dovrebbe essere usata unitamente ad una appropriata raccolta di carte nautiche aggiornate:

- .1 riconoscimento (*appreciation*) delle differenze nel funzionamento in modo RCDS, come descritto nella SN.1/Circ.207/Rev.1 "Differenze fra RCDS e ECDIS"; e
- .2 l'ECDIS, in qualsiasi modo, dovrebbe essere utilizzato nell'addestramento con una appropriata raccolta di carte nautiche aggiornate.

### **Fattori influenzanti la prestazione del sistema e la precisione**

53 Dovrebbe essere raggiunta una comprensione elementare dei principi dell'ECDIS, unitamente a una completa conoscenza pratica di:

- .1 avvio e regolazione dell'ECDIS; collegamento dei sensori dati; ricevitori del sistema di navigazione satellitare e di radionavigazione, radar, girobussola, solcometro, scandaglio, precisione e limiti di questi sensori, includendo gli effetti degli errori di misurazione e della precisione della posizione della nave, manovra sulla precisione della prestazione dell'indicatore di rotta, errore della bussola sulla precisione dell'indicatore di rotta, bassi fondali sulla precisione della prestazione del solcometro, correzione del solcometro sulla precisione del calcolo della velocità, disturbi (stato del mare) sulla precisione della prestazione dello scandaglio; e
- .2 le attuali prestazioni standards adottate dall'Organizzazione\* per la visualizzazione della carta elettronica e del sistema di informazioni

\*Vedere le prestazioni standards pertinenti/appropriate adottate dall'Organizzazione

## Pratica

### Regolazione e manutenzione dello schermo

54 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) nel:

- .1 corretta procedura di avviamento per ottenere la migliore visualizzazione delle informazioni ECDIS
- .2 la selezione della visualizzazione della rappresentazione (visualizzazione standard, visualizzazione di base, tutte le altre informazioni mostrate individualmente a richiesta)
- .3 la corretta regolazione di tutti i controlli dello schermo per ottimizzarne i dati
- .4 la selezione della conveniente configurazione
- .5 la selezione, come appropriata, dell'inserimento della velocità richiesta all'ECDIS
- .6 la selezione della scala del tempo dei vettori; e
- .7 controlli della prestazione dei sensori per l'inserimento della posizione, radar/ARPA, bussola, velocità e ECDIS

### Uso operativo delle carte elettroniche

55 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) nella:

- .1 le caratteristiche principali della visualizzazione dei dati dell'ECDIS e la selezione delle appropriate informazioni per i compiti (*tasks*) di navigazione
- .2 le funzioni automatiche richieste per monitorare la sicurezza della nave, quali la visualizzazione della posizione, la rotta e la prora girobussola, velocità, valori di sicurezza e tempo;
- .3 le funzioni manuali (mediante il cursore, alidada elettronica, cerchi di distanza);
- .4 selezionare e modificare il contenuto della carta elettronica
- .5 la scala (includendo la maggiorazione o diminuzione)
- .6 avvicinamento (*zooming*)
- .7 regolazione dei dati di sicurezza della propria nave
- .8 usare il modo di visualizzazione diurna o notturna dello schermo
- .9 lettura di tutti i simboli e abbreviazioni usati nelle carte
- .10 usare i differenti tipi di cursore e barre elettroniche per ottenere i dati di navigazione
- .11 visione dell'area da differenti direzioni e ritornare alla posizione della nave
- .12 trovare l'area necessaria usando le coordinate geografiche
- .13 mostrare le file dei dati indispensabili appropriate a una situazione di navigazione
- .14 selezionare dati appropriati e senza ambiguità (posizione, rotta, velocità, ecc.)
- .15 inserire gli avvisi ai naviganti (*mariner's notes*)
- .16 usare la rappresentazione con orientamento nord su (*north up*) e gli altri tipi di orientamento;
- .17 usare il moto vero e quello relativo

### Pianificazione del percorso (*route planning*)

56 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) in:

- .1 inserire le caratteristiche della nave nell'ECDIS
- .2 selezionare l'area di mare per la pianificazione del percorso
  - .2.1 riesaminando le acque richieste per la traversata, e
  - .2.2 effettuando i cambiamenti di scala

- .3 verificare che siano disponibile carte appropriate e aggiornate
- .4 pianificando il percorso sullo schermo per mezzo dell'ECDIS usando l'editore grafico, prendendo in considerazione la lossodromia e l'ortodromia
  - .4.1 usando il data base ECDIS per ottenere i dati di navigazione, idro-meteorologici e altri dati
  - .4.2 prendendo in considerazione il raggio di evoluzione e i punti/linee dell'accostata se sono segnati, sulla scala della carta
  - .4.3 marcando le aree e le profondità pericolose e mostrando i contorni di guardia della profondità (*guarding depth*)
  - .4.4 marcando i punti di riferimento (*waipoints*) con i contorni delle profondità attraversate e i cambi di rotta cruciali, come pure aggiungendo, sostituendo o cancellando i punti di riferimento
  - .4.5 tenendo in considerazione la velocità di sicurezza
  - .4.6 controllando, per la sicurezza della navigazione, la rotta pre pianificata, e
  - .4.7 creando allarmi e avvisi
- .5 pianificando il percorso mediante calcoli nel formato tabellare, includendo:
  - .5.1 selezione dei punti di riferimento (*waypoints*)
  - .5.2 richiamando l'elenco dei punti di riferimento
  - .5.3 pianificando le note
  - .5.4 correggendo una rotta pianificata
  - .5.5 controllando, per la sicurezza della navigazione, un rotta pre pianificata
  - .5.6 pianificando una rotta alternativa
  - .5.7 salvando le rotte pianificate, inserendo, scaricando o cancellando le rotte
  - .5.8 facendo una copia grafica dello schermo di controllo e stampando una rotta
  - .5.9 scrivendo e modificando le rotte pianificate
  - .5.10 regolando i valori di sicurezza secondo i parametri relativi alle dimensioni e alla manovrabilità della nave
  - .5.11 pianificando il percorso di ritorno, e
  - .5.12 collegando le varie rotte

## Controllo della rotta

- 57 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) nel
- .1 utilizzare dati indipendenti per controllare la posizione della nave o usare sistemi alternativi all'interno dell'ECDIS
  - .2 usare la funzione di previsione (*look ahead*)
    - .2.1 cambiando le carte e le loro scale
    - .2.2 revisionando le carte nautiche
    - .2.3 selezionando il vettore tempo
    - .2.4 predicendo la posizione della nave per un certo intervallo di tempo
    - .2.5 cambiando la rotta pianificata (modifica della rotta)
    - .2.6 inserendo dati indipendenti per il calcolo della compensazione dello scarroccio e della deriva
    - .2.7 reagendo correttamente all'allarme
    - .2.8 inserendo le correzioni per le differenze dei dati geodetici
    - .2.9 mostrando gli indicatori di tempo su una rotta della nave
    - .2.10 inserendo manualmente la posizione della nave, e
    - .2.11 misurando sulla carta le coordinate, rotte, rilevamenti e distanze

## **Gestione (*handling*) dell'allarme**

- 58 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) per interpretare e reagire correttamente a tutti i tipi di sistemi, quali i sensori di navigazione, gli indicatori, gli allarmi dei dati e delle carte e indicatori di avvertimento (*warning*), includendo, la commutazione del sistema di segnalazione ottico e sonoro, nel caso di:
- .1 assenza nel data base del ECDIS della carta successiva
  - .2 attraversando un contorno di sicurezza
  - .3 superando i limiti per il cambio di rotta
  - .4 deviazione dalla rotta pianificata
  - .5 avvicinandosi a un punto di riferimento (*waypoint*)
  - .6 avvicinandosi a un punto cruciale
  - .7 differenza tra il tempo calcolato e quello attuale per arrivare al punto di riferimento (*waypoint*)
  - .8 informazioni sulla scala ingrandita o ridotta
  - .9 avvicinandosi ad un pericolo per la navigazione isolato o ad una area pericolosa
  - .10 attraversando un'area specifica
  - .11 selezionando un dato geodetico differente
  - .12 avvicinandosi ad altre navi
  - .13 fine della guardia
  - .14 commutazione del timer
  - .15 avaria al sistema di prova
  - .16 cattivo funzionamento del sistema di posizionamento usato nel ECDIS
  - .17 avaria della navigazione stimata; e
  - .18 impossibilità a determinare la posizione della nave usando il sistema di navigazione

## **Correzione manuale di una posizione della nave e dei parametri di moto**

- 59 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) nel correggere manualmente:
- .1 la posizione della nave nella modalità di navigazione stimata, quando il ricevitore del sistema satellitare e di radio navigazione è spento
  - .2 la posizione della nave, quando le coordinate ottenute automaticamente non sono precise; e
  - .3 valori della rotta e della velocità

## **Registrazioni nel giornale di bordo**

- 60 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) nel:
- .1 registrazione automatica del viaggio
  - .2 ricostruzione della traccia precedente, tenendo conto:
    - .2.1 mezzi di registrazione (*recording media*)
    - .2.2 intervalli di registrazione
    - .2.3 verifica del data base in uso
  - .3 visione delle registrazioni nel giornale elettronico di bordo
  - .4 registrazione istantanea nel giornale elettronico di bordo
  - .5 cambio dell'ora di bordo
  - .6 inserimento di dati addizionali
  - .7 stampa del contenuto del giornale elettronico di bordo
  - .8 impostazione degli intervalli di tempo di registrazione automatica
  - .9 composizione dei dati e del rapporto di viaggio; e

.10 interfacciarsi con il registratore dati viaggio (VDR) (*voyage data record*)

### **Aggiornamento delle carte**

- 61 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) nel
- .1 effettuare manualmente l'aggiornamento delle carte elettroniche. Una speciale attenzione dovrebbe essere posta alla conformità del riferimento ellissoidico e alla conformità delle unità di misura usate in una carta e nella correzione del testo
  - .2 effettuare l'aggiornamento semi automatico delle carte elettroniche usando i dati ottenuti con mezzi elettronici nel formato carta elettronica; e
  - .3 effettuare l'aggiornamento automatico delle carte elettroniche utilizzando files aggiornati ottenuti attraverso linee per la comunicazione di dati elettronici.

Negli scenari dove sono impiegati dati non aggiornati per creare una situazione critica, alle persone soggette all'addestramento (*trainees*) dovrebbe essere richiesto di svolgere, ad hoc, l'aggiornamento della carta.

### **Uso operativo dell'ECDIS quando è collegato al radar/ARPA**

- 62 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) nel:
- .1 collegare l'ARPA al ECDIS
  - .2 indicare i vettori della velocità dei bersagli
  - .3 indicare le tracce dei bersagli
  - .4 archiviare le tracce dei bersagli
  - .5 guardare la tabella dei bersagli
  - .6 controllare l'allineamento della sovrapposizione del radar con i contorni geografici della carta
  - .7 simulare una o più manovre
  - .8 correzione della posizione della propria nave usando un punto di riferimento rilevato (*captured*) dall'ARPA; e
  - .9 correzione usando il cursore dell'ARPA e la barra elettronica

Vedere anche la sezione B-I/12, Guida all'uso dei simulatori (pertinente per il radar e l'ARPA), specialmente i paragrafi da 17 a 19 e da 36 a 38.

### **Uso operativo dell'ECDIS quando è collegato all'AIS**

- 63 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) nel
- .1 interfacciarsi con l'AIS
  - .2 interpretazione dei dati AIS
  - .3 indicare i vettori di velocità dei bersagli
  - .4 indicare le tracce dei bersagli; e
  - .5 archiviare le tracce dei bersagli

### **Avvertimenti (*warnings*) operativi, loro benefici e limiti**

- 64 Le persone soggette all'addestramento (*trainees*) dovrebbero guadagnare una valutazione (*gain an appreciation*) degli usi, dei benefici e dei limiti degli avvertimenti operativi dell'ECDIS e la loro corretta impostazione, dove applicabile, per evitare false interferenze.

## **Prove (tests) del sistema operativo**

- 65 Dovrebbe essere raggiunta la conoscenza e le abilità (*skills*) sui
- .1 metodi per controllare i cattivi funzionamenti dell'ECDIS, includendo la prova auto funzionamento (*functional self testing*)
  - .2 precauzioni da osservare dopo che si è verificato un cattivo funzionamento; e
  - .3 disposizioni per un adeguato supporto (*back up*) (passaggio al e navigazione con il sistema di back up)

## **Riunione (debriefing) dopo l'esercizio**

- 66 L'istruttore dovrebbe analizzare i risultati di tutti gli esercizi completati dalle persone soggette all'addestramento (*trainees*) e stamparli. Il tempo impiegato per la riunione (*debriefing*) dovrebbe essere tra il 10% e il 15% del tempo totale utilizzato negli esercizi con il simulatore.

## **Prestazioni standards raccomandate per i tipi di simulazione non obbligatori.**

- 67 Le prestazioni standards raccomandate per le apparecchiature di simulazione non obbligatorie usate per l'addestramento e/o la valutazione (*assessment*) della competenza o la dimostrazione di abilità (*skills*) sono enunciate qui di seguito. Tali forme di simulazione includono, ma non sono limitate, ai seguenti tipi:

- .1 navigazione e tenuta della guardia
- .2 governo e manovra della nave
- .3 maneggio e stivaggio del carico
- .4 rapportare (*reporting*) e radiocomunicazioni; e
- .5 funzionamento (*operation*) dell'apparato principale e ausiliario

## **Simulazione della navigazione e della tenuta della guardia**

- 68 L'apparecchiatura per la simulazione della navigazione e della tenuta della guardia dovrebbe, oltre a soddisfare a tutte le applicabili prestazioni standards enunciate nella sezione A-I/12, essere capace di simulare l'apparecchiatura di navigazione e i comandi operativi del ponte di comando che soddisfano tutte le applicabili prestazioni standards adottate dall'Organizzazione\*, incorporare gli strumenti per generare i suoni e:
- .1 creare un ambiente operativo in tempo reale, includendo gli strumenti per il controllo della navigazione e le comunicazioni, e l'appropriata apparecchiatura per i compiti (*tasks*) di navigazione e di tenuta della guardia che devono essere svolti e le abilità (*skills*) di manovra che devono essere valutate (*assessed*);
  - .2 fornire uno scenario visivo realistico per il giorno o per la notte, includendo la visibilità variabile, o solamente di notte come visto dal ponte di comando, con un ridotto campo visivo orizzontale, disponibile alla persona soggetta all'addestramento (*trainee*); in settori di osservazione appropriati per la navigazione per i compiti (*tasks*) e gli obiettivi della tenuta della guardia,
  - .3 simulare realisticamente le dinamiche della "nave propria" in condizioni di mare aperto, includendo gli effetti del tempo, corrente di marea, correnti e interazione con altre navi; e

- Vedere le prestazioni standards pertinenti/appropriate adottate dall'Organizzazione

.4 simulare realisticamente le procedure di comunicazione VTS tra la nave e terra.

### **Simulazione del governo (*handling*) e della manovra (*manoeuvring*) della nave**

69 Oltre a soddisfare le prestazioni standards stabilite nel paragrafo 37, l'apparecchiatura di simulazione del governo della nave, dovrebbe:

- .1 fornire uno scenario visivo realistico come visto dal ponte di comando, per il giorno o per la notte, con visibilità variabile, attraverso un ridotto campo visivo orizzontale, disponibile alla persona soggetta all'addestramento (*trainee*) in settori di osservazione appropriati per i compiti (*tasks*) e gli obiettivi dell'addestramento al governo e manovra della nave\*, e
- .2 simulare realisticamente le dinamiche della "propria nave" in condizioni di acque ristrette, includendo gli effetti del basso fondale e di sponda (*di canale o fiume*);

70 Quando sono utilizzati modelli in scala con persone a bordo per fornire la simulazione del governo e della manovra della nave, oltre alle prestazioni standards enunciate nei paragrafi 68.3 e 69.2 tale apparecchiatura dovrebbe:

- .1 incorporare elementi in scala che rappresentino accuratamente le dimensioni, aree, volume e dislocamento, velocità, tempo e rata di evoluzione di una nave reale; e
- .2 incorporare i comandi del timone e delle macchine alla corretta scala del tempo

### **Simulazione della movimentazione (*handling*) e stivaggio del carico**

71 L'apparecchiatura di simulazione della movimentazione del carico dovrebbe essere capace di simulare la movimentazione del carico e l'apparecchiatura di comando, che soddisfi tutte le applicabili prestazioni standards adottate dall'Organizzazione\*\* e incorporare strutture per:

- .1 creare un efficace ambiente operativo, includendo una stazione di controllo del carico con tali strumentazioni come possono essere appropriati al particolare tipo di sistema di carico riprodotto
- .2 la riproduzione delle funzioni di caricazione e scarica e i dati di stabilità e stress appropriati ai compiti (*tasks*) di movimentazione del carico che devono essere svolti e le abilità (*skills*) che devono essere valutate (*assessed*)
- .3 simulare le operazioni di imbarco, sbarco, zavorramento, scarica zavorra e gli appropriati relativi calcoli per la stabilità, assetto, sbandamento, sforzo longitudinale, sforzi di torsione e la stabilità danneggiata\*

\* Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

\*\* Non è stato ancora adottato nessun standard dall'Organizzazione

## Simulazione delle comunicazioni GMDSS

72 L'apparecchiatura di simulazione delle comunicazioni GMDSS dovrebbe essere capace di simulare l'apparecchiatura per le comunicazioni GMDSS che soddisfi tutte le prestazioni standards adottate dall'Organizzazione \*e incorporare le strutture per:

- .1 simulare il funzionamento (*operation*) del VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB e l'apparecchiatura del ricevitore di guardia (*watch receiver*) come richiesto dal certificato di Restricted Operator (ROC) (*Operatore limitato*);
- .2 simulare il funzionamento delle stazioni di terra di INMARSAT-A, B e C, MF/HF, NBDP, MF/HF-DSC, VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB e l'apparecchiatura del ricevitore di guardia (*watch receiver*) come richiesto dal certificato di General Operator (GOC) (*Operatore generale*);
- .3 fornire comunicazioni vocali con rumori di sottofondo;
- .4 fornire una apparecchiatura per la stampa del testo delle comunicazioni; e
- .5 creare un ambiente operativo in tempo reale, consistente in un sistema integrato incorporante almeno una stazione per l'istruttore/valutatore e almeno due stazioni GMDSS nave o terrestri

## Simulazione del funzionamento del macchinario principale e ausiliario

73 L'apparecchiatura di simulazione della sala macchine dovrebbe essere capace di simulare l'impianto del macchinario principale e di quello ausiliario e incorporare strutture per:

- .1 creare un ambiente in tempo reale per le operazioni di navigazione e di porto con sistemi di comunicazione e simulazione delle appropriate apparecchiature del macchinario di propulsione principale e ausiliario e i pannelli di controllo;
- .2 simulare i pertinenti impianti secondari, che dovrebbero includere ma non essere limitati alla caldaia, macchina del timone, impianto di produzione elettrica generale e di distribuzione, includendo l'alimentazione dell'energia elettrica di emergenza, del combustibile, acqua di raffreddamento, refrigerazione e gli impianti di sentina e zavorra
- .3 controllare e valutare la prestazione della macchina e i sistemi sensoriali a distanza
- .4 simulare i cattivi funzionamenti del macchinario
- .5 consentire di cambiare le condizioni esterne variabili (tempo, pescaggio nave, temperature del mare e dell'aria) in modo da influenzare le operazioni simulate;
- .6 consentire la variazione delle condizioni esterne controllate dall'istruttore: vapore in coperta, vapore per il riscaldamento degli alloggi, l'aria in coperta, condizioni di ghiaccio, gru di bordo, corrente di forza (*heavy power*), elica di prua (*bow thrust*), carico della nave;
7. consentire la variazione delle dinamiche del simulatore controllate dall'istruttore: andatura di emergenza (*emergency run*), risposte al processo (*process responses*), risposte delle nave; e
8. fornire uno strumento per isolare alcuni processi, quali la velocità, impianto elettrico, impianto diesel, impianto olio di lubrificazione, impianto combustibile pesante, impianto acqua di mare, impianto vapore, scarico caldaia e turbo generatore, per svolgere specifici compiti di addestramento\*\*

\* Vedere le prestazioni standards appropriate/pertinenti adottate dall'Organizzazione

\*\* Il pertinente IMO Model Course può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

## Sezione B-I/13

Guida riguardante lo svolgimento delle prove (trials)

(Nessuna disposizione)

## Sezione B-I/14

Guida riguardante le responsabilità delle compagnie e le responsabilità raccomandate dei comandanti e dei membri dell'equipaggio

### Compagnie

- 1 Le compagnie dovrebbero fornire programmi preliminari, specifici per nave, aventi lo scopo di assistere i marittimi nuovi imbarcati a familiarizzarsi con tutte le procedure e le apparecchiature relative alla loro area di responsabilità. Le compagnie dovrebbero garantire che:
  - .1 tutti i marittimi imbarcati su una nave con lance di salvataggio a caduta libera (*free fall*) ricevano un addestramento di familiarizzazione sulle procedure di imbarco e di messa a mare di tali lance.
  - .2 prima di imbarcare sulla nave, i marittimi assegnati come equipaggio operativo relativi di lance a caduta libera, dovrebbero aver ricevuto un appropriato addestramento circa l'imbarco, la messa a mare e il recupero di tali lance di salvataggio, includendo la partecipazione, in almeno una occasione, nella messa a mare di una lancia a caduta libera; e
  - .3 al personale a cui può essere richiesto di far funzionare (*operate*) l'apparecchiatura GMDSS ricevano un addestramento di familiarizzazione sul GMDSS, nell'imbarcare sulla nave, e in seguito a intervalli appropriati
- 2 L'addestramento di familiarizzazione richiesto dal paragrafo 3 della sezione A-I/4 dovrebbe garantire, almeno, il raggiungimento delle capacità (*abilities*) che sono appropriate alla posizione (*capacity*) che deve essere occupata e ai compiti (*duties*) e alle responsabilità che deve assumere, come segue:

#### *Limiti progettuali e operativi*

- .1 Capacità (*ability*) di comprendere correttamente e rispettare ogni limite operativo imposto alla nave, e di comprendere e applicare le restrizioni alle prestazioni, includendo le limitazioni della velocità con il cattivo tempo, che sono designate per mantenere la sicurezza della vita, della nave e del carico.

#### *Procedure per l'apertura, chiusura e serraggio (securing) di tutte le aperture*

- .2 Capacità di applicare correttamente le procedure stabilite per la nave riguardanti l'apertura, chiusura e serraggio (*securing*) dei portelloni di prua, poppa e laterali e le rampe e di usare (*operate*) correttamente i relativi impianti.

#### *Legislazione, codici e accordi riguardanti le navi ro-ro passeggeri*

3. Capacità (*ability*) di comprendere ed applicare le disposizioni internazionali e nazionali per le navi ro-ro passeggeri, pertinenti alla nave interessata e i compiti (*duties*) da svolgere

*Requisiti e limiti relativi alla stabilità e agli sforzi (stress)*

- .4 Capacità (*ability*) di tenere nell'appropriato conto i limiti degli sforzi per le parti sensibili della nave, quali i portelloni di prua e gli altri mezzi di chiusura che mantengono l'integrità stagna e le speciali considerazioni sulla stabilità che possono influenzare la sicurezza delle navi ro-ro passeggeri

*Procedure per la manutenzione di apparecchiature speciali sulle navi passeggeri ro-ro*

- .5 Capacità (*ability*) di applicare correttamente le procedure di bordo per la manutenzione di apparecchiature peculiari delle navi ro-ro passeggeri quali i portelloni di prua, di poppa e laterali e le rampe, ombrinali e impianti associati.

*Manuali per l'imbarco e il rizzaggio (securing) del carico e calcolatori*

- .6 Capacità (*ability*) di fare un corretto uso dei manuali relativi all'imbarco e rizzaggio (*securing*) di tutti i tipi di veicoli e carri ferroviari, dove applicabile, e calcolare ed applicare le limitazioni degli sforzi per i ponti veicoli

*Aree per i carichi pericolosi*

- .7 Capacità di garantire la corretta osservanza delle speciali precauzioni e limitazioni che si applicano alle aree stabilite per i carichi pericolosi.

*Procedure di emergenza*

- .8 Capacità a garantire la corretta applicazione di ogni speciale procedura per:
- .8.1 prevenire o ridurre l'ingresso di acqua nei ponti veicoli
  - .8.2 rimuovere l'acqua dai ponti veicoli, e
  - .8.3 ridurre gli effetti dell'acqua nei ponti veicoli
- 3 L'addestramento di familiarizzazione richiesto dal paragrafo 4 della sezione AI / 14 dovrebbe almeno garantire il raggiungimento delle capacità appropriate alla capacità da coprire e i doveri e le responsabilità da assumere, come segue:

*Progettazione e limiti operativi:*

- .1 Qualsiasi limitazione operativa imposta alla nave, e per comprendere e applicare le restrizioni delle prestazioni, comprese le limitazioni di velocità in condizioni meteorologiche avverse, che sono intese a salvaguardare la sicurezza della vita, della nave e delle merci.

*Legislazione, codici e accordi che riguardano le navi passeggeri.*

- .2 Capacità di comprendere e applicare i requisiti internazionali e nazionali per le navi passeggeri relativi alla nave interessata e i compiti (*duties*) da svolgere

**Comandante**

- 4 Il comandante dovrebbe effettuare tutti i passi necessari per far applicare ogni istruzione di compagnia emessa in conformità con la sezione A-I/14. Tali passi dovrebbero includere:
- .1 identificare tutti i marittimi nuovi imbarcati sulla nave prima che vengano assegnati a qualsiasi compito (*duties*)
  - .2 fornire a tutti i nuovi imbarcati l'opportunità di:

- .2.1 visitare i locali in cui svolgeranno i loro compiti (*duties*) primari
  - .2.2 venire a conoscenza della posizione, comandi e visualizzare le caratteristiche delle apparecchiature che faranno funzionare (*operating*) o useranno.
  - .2.3 quando possibile, attivare l'apparecchiatura e svolgere le mansioni (*functions*) usando i comandi dell'apparecchiatura, e
  - .2.4 osservare e fare domande a qualcuno che è già familiare con l'apparecchiatura, procedure e altre disposizioni, e che può comunicare le informazioni in un linguaggio che il marittimo comprende; e
- .3 fornire un adatto periodo di supervisione quando c'è qualsiasi dubbio che il marittimo nuovo imbarcato sia familiare con l'apparecchiatura di bordo, le procedure operative e le altre disposizioni necessarie per un corretto svolgimento dei propri compiti (*duties*).

### **Membri dell'equipaggio**

- 5 I marittimi nuovi imbarcati su una nave dovrebbero pienamente avvantaggiarsi di ogni opportunità fornita per familiarizzarsi con l'apparecchiatura di bordo, le procedure operative e le altre disposizioni necessarie per un corretto svolgimento dei propri compiti (*duties*). Immediatamente dopo l'arrivo a bordo, per la prima volta, ogni marittimo ha la responsabilità di venire a conoscenza con l'ambiente di lavoro di bordo, specialmente verso le apparecchiature nuove o non familiari, procedure o disposizioni.
- 6 I marittimi che non raggiungono prontamente il livello di familiarizzazione richiesto per svolgere i propri compiti hanno l'obbligo di portare questo fatto all'attenzione del proprio supervisore o all'attenzione del membro dell'equipaggio, designato in conformità con la sezione A-I/14, paragrafo 2.2, e di identificare ogni apparecchiatura, procedura o disposizione che gli rimane non familiare.

### **Sezione B-I/15**

*Guida riguardante le disposizioni transitorie*

(Nessuna disposizione)

## CAPITOLO II

### Guida riguardante il comandante e la sezione coperta

#### Sezione B-II/1

Guida riguardante la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione su navi di GT 500 o maggiori

#### Addestramento

- 1 Ogni candidato per la certificazione come ufficiale responsabile di una guardia di navigazione dovrebbe aver completato un programma di addestramento pianificato e strutturato progettato per assistere un futuro ufficiale a raggiungere lo standard di competenza in conformità con la tavola A-II/1
- 2 La struttura del programma di addestramento dovrà essere enunciata in un piano di addestramento che chiaramente esprime, a tutte le parti interessate, gli obiettivi di ogni stadio di addestramento a bordo e a terra. E' importante che al futuro ufficiale, tutors, staff della nave ed il personale di compagnia siano chiare le competenze che devono essere raggiunte alla fine del programma e come esse sono raggiunte attraverso una combinazione di istruzione, addestramento ed esperienza pratica a bordo e a terra.
- 3 I periodi obbligatori di imbarco sono di primaria importanza per imparare il mestiere di ufficiale di nave e per raggiungere il globale standard di competenza richiesto. Correttamente programmati e strutturati, i periodi di imbarco permetteranno ai futuri ufficiali di acquisire e mettere in pratica le abilità (*skills*) e offriranno opportunità per acquisire le competenze che devono essere dimostrate e valutate (*assessed*).
- 4 Dove il periodo di imbarco fa parte di un approvato programma di addestramento, i seguenti principi dovrebbero essere osservati:
  - .1 il programma di addestramento a bordo dovrebbe essere una parte integrale del piano globale di addestramento .
  - .2 il programma di addestramento a bordo dovrebbe essere gestito e coordinato dalla compagnia che gestisce la nave sulla quale è effettuato l'imbarco.
  - .3 il futuro ufficiale dovrà essere dotato di un quaderno di addestramento\* (*training record book*) per permettere una registrazione esauriente dell'addestramento pratico e dell'esperienza in mare che deve essere dichiarata.

---

Il quaderno di addestramento (*training record book*) deve essere impostato in maniera tale che possa fornire informazioni dettagliate circa i compiti (*tasks*) e i doveri (*duties*) che dovrebbero essere svolti e la progressione verso il loro completamento. Debitamente completato, il quaderno di addestramento (*training record book*) fornirà una evidenza

- Il pertinente IMO Model course e un documento simile prodotto dall'International Shipping Federation può essere di aiuto nella preparazione dei quaderni di addestramento

unica che uno strutturato programma di addestramento a bordo è stato completato e che può essere preso in considerazione nel processo di valutazione (*evaluating*) della competenza per il rilascio di un certificato.

- .4 In ogni momento, il futuro ufficiale dovrebbe essere consapevole delle due individuabili persone che sono direttamente responsabili per la gestione del programma di addestramento a bordo. La prima di esse è un qualificato ufficiale imbarcato (*seagoing officer*), riferito come ufficiale per l'addestramento a bordo (*shipboard training officer*), che, sotto l'autorità del comandante, dovrebbe organizzare e supervisionare, per la durata di ogni viaggio, il programma di addestramento. La seconda dovrebbe essere una persona nominata dalla compagnia, riferita come ufficiale per l'addestramento di compagnia (*company training officer*), che dovrebbe avere una responsabilità globale del programma di addestramento e il coordinamento con gli istituti (*colleges*) e gli enti di addestramento.
- .5 La compagnia dovrebbe garantire che sono stati stabiliti, entro i normali requisiti operativi della nave, degli appropriati periodi per il completamento del programma di addestramento a bordo

## Ruoli e responsabilità

- 5 Le seguenti sezioni riassumono i ruoli e le responsabilità di quelle persone coinvolte nell'organizzazione e conduzione dell'addestramento a bordo:
  - .1 L'ufficiale per l'addestramento di compagnia dovrebbe essere responsabile di:
    - .1.1 amministrazione globale del programma di addestramento;
    - .1.2 controllo, sotto tutti i punti di vista, dei progressi del futuro ufficiale; e
    - .1.3 emettendo, come richiesto, delle linee guida garantendo che tutti gli interessati al programma di addestramento facciano la loro parte.
  - .2 L'ufficiale per l'addestramento a bordo dovrebbe essere responsabile di:
    - .2.1 organizzare il programma dell'addestramento pratico in mare
    - .2.2 garantire, nella posizione di supervisore, che il quaderno di addestramento (*training record book*) sia correttamente mantenuto e che tutti i requisiti siano soddisfatti, e
    - .2.3 assicurarsi, per quanto praticabile, che il tempo che il futuro ufficiale passa a bordo sia il più possibile utile in termini di addestramento ed esperienza, e sia coerente con gli obiettivi del programma di addestramento, i progressi dell'addestramento e i limiti operativi della nave.
  - .3 La responsabilità del comandante dovrebbe essere di:
    - .3.1 fornire un collegamento tra l'ufficiale per l'addestramento a bordo e l'ufficiale per l'addestramento di compagnia a terra.
    - .3.2 mantenere la continuità, nel caso che l'ufficiale per l'addestramento a bordo, venga rilevato durante il viaggio; e
    - .3.3 garantire che tutti gli interessati stiano efficacemente svolgendo il programma di addestramento a bordo.
  - .4 Le responsabilità del futuro ufficiale dovrebbero essere di:
    - .4.1 seguire diligentemente il programma di addestramento impostato
    - .4.2 cogliere tutte le opportunità che si presentano, sia durante che fuori dell'orario di

- lavoro, e
- .4.3 mantenere il quaderno di addestramento (*training record book*) aggiornato e garantire che sia disponibile in ogni momento per essere esaminato

### **Induzione**

- 6 All'inizio del programma e all'inizio di ogni viaggio su una nave differente, i futuri ufficiali dovrebbe ricevere una completa informazione e guida su cosa ci si aspetta da loro e come è organizzato il programma di addestramento. L'induzione presenta l'opportunità di illustrare ai futuri ufficiali gli importanti aspetti dei compiti (*tasks*) che dovranno svolgere con particolare riguardo alle sicure pratiche di lavoro e la protezione dell'ambiente marino.

### **Programma di addestramento a bordo**

- 7 Il quaderno di addestramento (*training record book*) dovrebbe contenere, fra le altre cose, un numero di compiti (*tasks*) o doveri (*duties*) addestrativi da svolgere come parte del programma approvato di addestramento a bordo. Tali compiti (*tasks*) e doveri (*duties*) dovrebbero essere relativi, almeno, alle seguenti aree:
- .1 sistemi di governo
  - .2 arte marinaresca in generale
  - .3 ormeggio, ancoraggio e operazioni portuali
  - .4 mezzi di salvataggio e di lotta antincendio
  - .5 impianti e attrezzature
  - .6 gestione del carico (*cargo work*)
  - .7 lavoro sul ponte di comando e servizio di guardia; e
  - .8 familiarizzazione con la sala macchine
- 8 E' estremamente importante che al futuro ufficiale sia data una adeguata opportunità per effettuare una esperienza supervisionata di tenuta della guardia sul ponte, specialmente negli ultimi stadi del programma di addestramento a bordo.
- 9 La prestazione dei futuri ufficiali in ognuno dei compiti (*tasks*) e doveri (*duties*) elencati nel quaderno di addestramento (*training record book*) dovrebbe essere siglata da un ufficiale qualificato quando, a giudizio dell'ufficiale interessato, un futuro ufficiale ha raggiunto un soddisfacente standard di perizia (*proficiency*) E' importante comprendere che un futuro ufficiale può aver bisogno di dimostrare capacità (*ability*) in diverse occasioni, prima che un ufficiale qualificato, sia convinto che è stato raggiunto un soddisfacente standard.

### **Controllo e revisione (*monitoring and reviewing*)**

- 10 La guida (*guidance*) e la revisione (*reviewing*) sono essenziali per garantire che i futuri ufficiali siano pienamente consapevoli dei progressi che stanno facendo e di permettere loro di prendere delle decisioni circa il loro programma futuro. Per essere efficaci, le revisioni dovrebbero essere collegate alle informazioni ottenute tramite il quaderno di addestramento (*training record book*) ed altre fonti, come appropriato. Il quaderno di addestramento dovrebbe essere esaminato e confermato (*endorsed*) formalmente dal comandante e dall'ufficiale per l'addestramento a bordo, all'inizio, durante e alla fine di ogni viaggio. Il quaderno di addestramento (*training record book*) dovrebbe essere anche esaminato e confermato (*endorsed*) dall'ufficiale per l'addestramento di compagnia tra i viaggi.

## **Valutazione (assessment) delle capacità (abilities) e delle abilità (skills) durante il servizio di guardia di navigazione**

- 11 A un candidato per la certificazione a cui è richiesto di aver ricevuto uno speciale addestramento e valutazione delle capacità (*abilities*) e delle abilità (*skills*) nei compiti (*duties*) del servizio di guardia di navigazione, dovrebbe essere richiesto di fornire evidenza, attraverso una dimostrazione sia su un simulatore o che a bordo della nave come parte di un approvato programma di addestramento a bordo, che sono state acquisite le capacità (*abilities*) e abilità (*skills*) per svolgere, quale ufficiale responsabile di un servizio di guardia in navigazione in almeno le seguenti aree, segnatamente:
- .1 preparare e dirigere una traversata, includendo:
    - .1.1 interpretare e utilizzare le informazioni ottenute dalle carte
    - .1.2 punto nave in acque costiere
    - .1.3 applicare le informazioni basiche ottenute dalle tavole di marea e altre pubblicazioni nautiche
    - .1.4 controllare e far funzionare (*operating*) l'apparecchiatura del ponte di comando
    - .1.5 controllare le bussole magnetiche e la girobussola
    - .1.6 valutare (*assessing*) le informazioni meteorologiche disponibili
    - .1.7 usare i corpi celesti per determinare il punto nave
    - .1.8 determinare l'errore della bussola con mezzi astronomici e terrestri, e
    - .1.9 effettuare calcoli per la navigazione fino a 24 ore
  - .2 gestire (*operate*) e utilizzare le informazioni ottenute dai sistemi di navigazione elettronica
  - .3 azionare (*operate*) ARPA e ECDIS e utilizzare le informazioni del radar per la navigazione e per evitare collisioni
  - .4 azionare (*operate*) i sistemi di propulsione e di governo per controllare la direzione e la velocità
  - .5 applicare le abitudini e le procedure del servizio di guardia di navigazione
  - .6 applicare le manovre richieste per soccorrere persone in mare
  - .7 iniziare l'azione che deve essere effettuata in caso di una imminente situazione di emergenza (es. incendio, collisione, incaglio) e l'azione da effettuare subito dopo il verificarsi di una emergenza
  - .8 iniziare l'azione che deve essere effettuata in caso di cattivo funzionamento o avaria delle parti principali di una apparecchiatura o impianto (es. macchina del timone, corrente elettrica, sistemi di navigazione)
  - .9 effettuare le comunicazioni radio e le segnalazioni visive e sonore in situazioni normali e di emergenza; e
  - .10 controllare e attivare (*operate*) i sistemi di sicurezza e di allarme, includendo le comunicazioni interne
- 12 La valutazione delle capacità (*abilities*) e abilità (*skills*) nella tenuta della guardia di navigazione, dovrebbe:
- .1 essere effettuata secondo i criteri per valutare la competenza per la funzione di navigazione enunciati nella tavola A-II/1
  - .2 garantire che il candidato svolga i compiti (*duties*) relativi alla tenuta della guardia di

navigazione in conformità con i principi che devono essere osservati per mantenere una sicura guardia di navigazione (sezione A-VIII/2, parte 4-1) e la guida su come mantenere una guardia di navigazione (sezione B-VIII/2, parte 4-1)

### **Valutazione (*evaluation*) della competenza**

- 13 Lo standard di competenza che deve essere raggiunto per la certificazione di ufficiale responsabile di una guardia di navigazione è riportato nella tavola A-II/1. Lo standard specifica la conoscenza e l'abilità (*skill*) richieste e l'applicazione di quella conoscenza e abilità (*skill*) allo standard della prestazione richiesta a bordo della nave
- 14 Lo scopo della conoscenza è implicito nel concetto di competenza. Pertanto, la valutazione (*assessment*) della competenza dovrebbe comprendere più che gli immediati requisiti tecnici del lavoro, le abilità (*skills*) e i compiti (*tasks*) da svolgere, e dovrebbe riflettere i più ampi aspetti necessari a soddisfare in pieno le aspettative di una competente prestazione quale ufficiale di bordo. Questo include una pertinente conoscenza, teoria, principi e abilità (*skills*) cognitive che, in misura diversa, sostengono (*underpinning*) tutti i livelli di competenza. Essa comprende la perizia (*proficiency*) in quello da fare, come e quando farlo e perché deve essere fatto. Correttamente applicata, tutto ciò garantirà che un candidato possa:
- .1 lavorare in modo competente su diversi tipi di navi e attraverso una serie di circostanze
  - .2 anticipare, prepararsi per e gestire gli imprevisti (*contingencies*)
  - .3 adattarsi ai nuovi e al mutamento dei requisiti
- 15 I criteri per valutare la competenza (colonna 4 della tavola A-II/1), identificano, principalmente in termini di risultati, gli aspetti essenziali della prestazione competente. Essi sono espressi in modo tale che la valutazione della prestazione del candidato possa essere fatta confrontandoli e dovrebbero essere adeguatamente documentati nel quaderno di addestramento (*training record book*).
- 16 La valutazione (*evaluation*) della competenza è il processo di:
- .1 raccolta di sufficienti e valide evidenze circa la conoscenza, comprensione e perizia (*proficiency*) del candidato per svolgere i compiti (*tasks*), doveri (*duties*) e responsabilità elencati nella colonna 1 della tavola A-II/1; e
  - .2 giudicare quell'evidenza, confrontandola con i criteri specificati nello standard
- 17 Le disposizioni per la valutazione (*evaluating*) della competenza dovrebbe essere progettati per tenere conto dei diversi metodi di valutazione (*assessment*) che possono fornire diversi tipi di evidenza circa la competenza del candidato, cioè:
- .1 diretta osservazione delle attività di lavoro (incluso il periodo di imbarco)
  - .2 prove di valutazione delle abilità (*skills*)/perizia (*proficiency*)/competenza
  - .3 progetti e incarichi
  - .4 evidenza da precedente esperienza; e
  - .5 tecniche\* di interrogazione scritte, orali o basate sul computer

18 Uno o più dei primi quattro metodi elencati dovrebbero essere invariabilmente usati per fornire l'evidenza della capacità (*ability*), in aggiunta alle appropriate tecniche di interrogazione per fornire l'evidenza che avvalorano la conoscenza e la comprensione

- Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

### **Addestramento per la navigazione astronomica**

- 1 Le seguenti aree riassumono l'addestramento raccomandato per la navigazione astronomica:
  - .1 mettere a punto correttamente il sestante per gli errori che possono essere corretti
  - .2 determinare la lettura dell'altezza corretta del sestante dei corpi celesti
  - .3 calcolo accurato delle rette d'altezza, utilizzando il metodo preferito
  - .4 calcolo dell'altezza meridiana del sole
  - .5 calcolare la latitudine mediante la stella Polare o l'altezza meridiana del sole
  - .6 accurato tracciamento delle rette di altezza e posizionamento del punto nave
  - .7 determinare l'ora del sorgere e del tramonto del sole con il metodo preferito
  - .8 identificare e selezionare i corpi celesti più adatti al crepuscolo
  - .9 determinare l'errore della bussola con l'azimut o l'amplitudine, usando il metodo preferito
  - .10 astronomia nautica come richiesto per avvalorare la competenza richiesta nei paragrafi da 19.1 a 19.9 di cui sopra
- 2 L'addestramento nella navigazione astronomica può includere l'uso di effemeridi elettroniche e il calcolo computerizzato per la navigazione astronomica.

### **Sezione B-II/2**

*Guida riguardante la certificazione dei comandanti e dei primi ufficiali su navi di 500 GT o maggiori*

(vedere come guida la sezione B-II/1)

### **Sezione B-II/3**

*Guida riguardante la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di navigazione e di comandanti di navi di GT inferiore a 500*

(vedere come guida la sezione B-II/1)

### **Sezione B-II/4**

*Guida riguardante l'addestramento e la certificazione dei comuni facenti parte di una guardia di navigazione*

- 1 In aggiunta a requisiti elencati nella tavola A-II/4 di questo Codice, i Contraenti sono incoraggiati per motivi di sicurezza (*safety*) ad includere i seguenti argomenti nell'addestramento dei comuni facenti parte di una guardia di navigazione:
  - .1 una conoscenza basica del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, 1972, come emendata
  - .2 armare una biscagliola pilota
  - .3 una comprensione degli ordini dati dal pilota, in inglese

- .4 addestramento per il brevetto di Marittimo Abilitato ai Mezzi di Salvataggio e ai battelli di emergenza (*rescue boats*)
- .5 incarichi di sostegno (*support duties*) durante le operazioni di ormeggio, disormeggio e rimorchio
- .6 una conoscenza basica dell'ancoraggio
- .7 una conoscenza basica dei carichi pericolosi
- .8 una conoscenza basica delle procedure di stivaggio e le disposizioni per portare le provviste a bordo; e
- .9 una conoscenza basica della manutenzione di coperta e dell'attrezzatura usata in coperta

### **Sezione B-II/5**

*Guida riguardante la certificazione dei comuni quali marittimi abilitati di coperta (able seafarer deck)*

- 1 L'addestramento svolto a bordo dovrebbe essere documentato su un approvato quaderno di addestramento (*Training record book*)



## CAPITOLO III

### Guida riguardante la sezione macchina

#### Sezione B-III/1

*Guida riguardante la certificazione di ufficiali responsabili di una guardia di macchina in un locale macchina presidiato o come ufficiali di macchina designati di servizio (duty engineers) in un locale macchina periodicamente non presidiato.*

- 1 Nella tavola A-III/1 gli utensili riferiti, dovrebbero includere utensili manuali, comune apparecchiatura di misurazione, punte da tornio, trapani, attrezzatura per saldare e macchine fresatrici, come appropriato.
- 2 L'addestramento dell'abilità (*skills*) di officina a terra dovrebbe essere svolto presso un ente di addestramento o una officina approvata
- 3 L'addestramento a bordo dovrebbe essere adeguatamente documentato nel quaderno di addestramento (*training record book*) da valutatori qualificati.

#### Sezione B-III/2

*Guida riguardante la certificazione di direttori di macchina (chief engineers) e primi ufficiali di macchina (second engineer officers) di navi mosse da un macchinario di propulsione principale della potenza di 3000 KW o maggiore*

(Nessuna disposizione)

*Guida riguardante l'addestramento di personale di macchina (engineering personnel) avente responsabilità di gestione per l'operatività (operation) e sicurezza di un impianto elettrico di alimentazione (electrical power plant) sopra i 1000 volts*

- 1 L'addestramento di personale di macchina (*engineering personel*) avente responsabilità di gestione per l'operatività (*operation*) e sicurezza di un impianto elettrico di alimentazione (*electrical power plant*) sopra i 1000 volts, dovrebbe almeno includere:
  - .1 i requisiti funzionali, operativi e di sicurezza per un sistema navale ad alta tensione
  - .2 assegnazione di personale idoneamente qualificato a svolgere la manutenzione e la riparazione di apparecchi di commutazione (*switchgear*) di vario tipo
  - .3 effettuare l'azione di ripristino in caso di guasti nel sistema ad alta tensione

- .4 produrre una strategia di commutazione per isolare i componenti di un sistema ad alta tensione
- .5 selezionare gli idonei apparati per l'isolamento e la prova dell'apparecchiatura ad alta tensione
- .6 effettuare una procedura di commutazione, isolamento e prova di un sistema ad alta tensione completo di documentazione di sicurezza; e
- .7 svolgere le prove di resistenza dell'isolamento e indice di polarizzazione su una apparecchiatura ad alta tensione

### **Sezione B-III/3**

*Guida riguardante la certificazione di direttori di macchina (chief engineer officers) e primi ufficiali di macchina (second engineer officers) di navi mosse da un macchinario principale di propulsione tra i 750 kW e i 3000 kW di potenza di propulsione*

(nessuna disposizione)

### **Sezione B-III/4**

*Guida riguardante l'addestramento e la certificazione di comuni facenti parte di una guardia di macchina in un locale macchina presidiato o designati a svolgere compiti (duties) in un locale macchina periodicamente non presidiato.*

1. In aggiunta ai requisiti indicati nella sezione A-III/4 di questo Codice, i Contraenti sono incoraggiati, per motivi di sicurezza (safety), ad includere i seguenti argomenti nell'addestramento dei comuni facenti parte di una guardia di macchina:

- .1 una conoscenza basica delle operazioni di routine di pompaggio, quali gli impianti di sentina, zavorra e carico;
- .2 una conoscenza basica degli impianti elettrici e dei pericoli associati
- .3 una conoscenza basica della manutenzione e riparazione del macchinario e utensili usati nel locale macchina; e
- .4 una conoscenza basica dello stivaggio e delle disposizioni per portare le provviste a bordo

### **Sezione B-III/5**

*Guida riguardante la certificazione di comuni quali marittimi abilitati di macchina (able seafarer engine)*

L'addestramento di bordo dovrebbe essere documentato in un approvato quaderno di addestramento (*training record book*)

### **Sezione B-III/6**

*Guida riguardante l'addestramento e la certificazione degli ufficiali elettrotecnici (electro technical officers)*

In aggiunta ai requisiti indicati nella tavola A-III/6 di questo Codice, i Contraenti sono incoraggiati a tenere conto della risoluzione A.702 (17) relativa alle linee guida per la manutenzione radio per il sistema GMDSS inserendole nei loro programmi di addestramento

### **Sezione B-III/7**

*Guida riguardante l'addestramento e la certificazione dei comuni elettrotecnici (electro-technical ratings)*

(Nessuna disposizione)

## CAPITOLO IV

### Guida riguardante le radiocomunicazioni e gli operatori radio

#### Sezione B-IV/1

*Guida riguardante l'applicazione del capitolo IV*

(Nessuna disposizione)

#### Sezione B-IV/2

*Guida riguardante l'addestramento e la certificazione degli operatori radio GMDSS*

### Addestramento relativo al certificato radioelettronico di prima classe

#### Generalità

- 1 I requisiti di idoneità medica, specialmente per l'udito, vista e linguaggio, dovrebbero essere soddisfatti dal candidato prima che sia iniziato l'addestramento
- 2 L'addestramento dovrebbe essere pertinente con le disposizioni della Convenzione STCW, le disposizioni dei Regolamenti Radio allegati alla Convenzione Internazionale delle Telecomunicazioni (Regolamenti Radio) e le disposizioni della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita in Mare (Convenzione SOLAS) attualmente in vigore, dando particolare attenzione alle disposizioni per il sistema GMDSS. Nello sviluppare i requisiti addestrativi, dovrà essere tenuto conto di almeno della conoscenza e addestramento dato nei paragrafi da 13 a 14 qui di seguito.

#### Teoria

- 3 Conoscenza dei principi generali e dei fattori basilari necessari per un uso sicuro ed efficace di tutti i sotto sistemi e apparecchiatura richiesta nel GMDSS, sufficiente per sostenere le disposizioni dell'addestramento pratico date nel paragrafo 13
- 4 Conoscenza dell'uso, funzionamento (*operation*) e aree di servizio dei sotto sistemi GMDSS, includendo le caratteristiche del sistema satellitare, sistemi di avvertimento (*warnings*) di navigazione e meteorologici e la selezione degli appropriati circuiti di comunicazione.
- 5 Conoscenza dei principi di elettricità e della teoria della radio ed elettronica sufficiente a soddisfare le disposizioni date nei paragrafi da 6 a 10 qui sotto
- 6 Conoscenza teorica dell'apparecchiatura di radio comunicazione GMDSS, includendo la telegrafia a banda stretta con stampa diretta ( NdT : NAVTEX), trasmettitori e ricevitori

radiotelefonici, apparecchiatura per la chiamata digitale selettiva, stazioni terra nave, EPIRB, sistemi di antenne marine, apparecchiatura radio per imbarcazioni di salvataggio unitamente con tutti gli argomenti ausiliari, includendo le sorgenti di energia, come pure una conoscenza generale dei principi di altra apparecchiatura generalmente utilizzata per la radionavigazione, con particolare riferimento al mantenimento in servizio dell'apparecchiatura.

- 7 Conoscenza dei fattori che influiscono sull'affidabilità e disponibilità del sistema, procedure di manutenzione e corretto impiego della strumentazione di prova
- 8 Conoscenza dei microprocessori e la diagnosi dei guasti nei sistemi che utilizzano microprocessori
- 9 Conoscenza dei sistemi di controllo nell'apparecchiatura radio GMDSS, includendo la prova e l'analisi
- 10 Conoscenza dell'uso del software del computer per l'apparecchiatura radio GMDSS e i metodi per correggere i difetti causati dalla perdita di controllo del software dell'apparecchiatura

### **Regole e documentazione**

- 11 Conoscenza di:
  - .1 la Convenzione SOLAS e i Regolamenti Radio, con particolare enfasi su:
    - .1.1 soccorso, urgenza e sicurezza delle comunicazioni
    - .1.2 evitare dannose interferenze, particolarmente con il traffico di soccorso e di sicurezza, e
    - .1.3 prevenzione delle trasmissioni non autorizzate
  - .2 altri documenti relativi alle procedure di comunicazione e operative per il soccorso, la sicurezza, i servizi di corrispondenza pubblica, incluso le tariffe, avvertimenti (*warnings*) di navigazione e trasmissioni meteo nel Servizio Mobile Marittimo e nel Servizio Satellitare Mobile Marittimo
  - .3 uso del Codice Internazionale dei segnali e dell'IMO Standard Marine Communication Phrases

### **Tenuta della guardia e procedure**

- 12 Conoscenza ed addestramento in:
  - .1 procedure di comunicazione e disciplina per prevenire dannose interferenze nei sotto sistemi GMDSS
  - .2 procedure per utilizzare le informazioni relative alla predizione della propagazione, per stabilire le frequenze ottimali di comunicazione
  - .3 tenuta della guardia radiocomunicazioni pertinente a tutti i sotto sistemi GMDSS, scambio del traffico di radiocomunicazioni, particolarmente quelle riguardanti le procedure di soccorso, urgenza e di sicurezza e registrazioni radio;
  - .4 uso dell'alfabeto fonetico internazionale
  - .5 controllare una frequenza di soccorso mentre simultaneamente si controlla o si lavora su

- almeno un'altra frequenza
- .7 procedure di radiocomunicazione dell'International Aeronautical and Marine Search and Rescue (IAMSAR) Manual
  - .8 procedure e sistemi radiomedici; e
  - .9 cause dei falsi allarmi di soccorso e mezzi per evitarli\*

## Pratica

- 13 L'addestramento pratico, supportato da un appropriato lavoro di laboratorio, dovrebbe essere dato in:
- .1 corretto ed efficace funzionamento (*operation*) di tutti i sotto sistemi e apparecchiatura GMDSS nelle normali condizioni di propagazione e nelle condizioni tipiche di interferenza
  - .2 sicuro funzionamento (*operation*) di tutte l'apparecchiatura GMDSS e sistemi ausiliari, includendo le precauzioni di sicurezza
  - .3 adeguate e accurate abilità (*skills*) alla tastiera per un soddisfacente scambio di comunicazioni
  - .4 tecniche operative per:
    - .4.1 regolazione del trasmettitore e del ricevitore per l'appropriato modo di funzionamento, includendo la chiamata selettiva digitale e la telegrafia a stampa diretta (Ndt: NAVTEX)
    - .4.2 regolazione e riallineamento dell'antenna, come appropriato
    - .4.3 utilizzo della radio dei mezzi di salvataggio, e
    - .4.4 uso degli indicatori di emergenza di posizione (EPIRBs)
  - .5 rizzare, riparare e manutenzionare una antenna, come appropriato
  - .6 leggere e comprendere i diagrammi pittorici, logici e di circuito
  - .7 usa e cura di quegli utensili e strumenti necessari per effettuare in navigazione la manutenzione elettronica
  - .8 tecniche di saldatura e dissaldatura manuale, includendo quelle che coinvolgono i dispositivi semi conduttori e i moderni circuiti, e la capacità (*ability*) a distinguere se il circuito è adatto ad essere manualmente saldato o dissaldato
  - .9 individuazione e riparazione dei guasti a livello di componenti, dove praticabile, e a livello di blocco/modulo negli altri casi
  - .10 riconoscere e correggere le cause che hanno contribuito al verificarsi del guasto
  - .11 procedure di manutenzione, sia preventive che correttive, per tutta l'apparecchiatura di comunicazione GMDSS e l'apparecchiatura di radionavigazione; e
  - .12 metodi per ridurre le interferenze elettriche ed elettromagnetiche come il collegamento (*bonding*), protezione (*shielding*) e la deviazione (*bypassing*)

## Varie

- 14 Conoscenza e/o addestramento in:
- .1 lingua inglese, sia scritta che parlata, per il soddisfacente scambio di informazioni pertinenti per la sicurezza della vita in mare
  - .2 geografia del mondo, specialmente le principali rotte, centri di coordinamento servizi di soccorso (RCC) e relativi percorsi delle comunicazioni
  - .3 sopravvivenza in mare, funzionamento (*operation*) delle lance di salvataggio, battelli di emergenza (*rescue boats*), zattere, apparecchi galleggianti e loro dotazioni, con speciale riferimento alle dotazioni radio di salvataggio
  - .4 prevenzione e lotta antincendio, con particolare riferimento all'installazione radio
  - .5 misure preventive per la sicurezza della nave e del personale in connessione con i rischi relativi all'apparecchiatura radio, includendo il rischio elettrico, radiante, chimico e

meccanico

\* vedere COM/Circ.127 – Linee guida per evitare falsi allarmi

- .6 primo soccorso, includendo le tecniche di rianimazione e massaggio cardiaco; e
- .7 tempo universale coordinato (UTC), fusi orari globali e la linea internazionale di cambio Data

## **Addestramento relativo al certificato radioelettronico di seconda classe**

### **Generalità**

- 15 I requisiti di idoneità medica, specialmente per l'udito, vista e linguaggio, dovrebbero essere soddisfatti dal candidato prima che sia iniziato l'addestramento
- 16 L'addestramento dovrebbe essere pertinente con le disposizioni della Convenzione STCW, e le disposizioni della Convenzione SOLAS attualmente in vigore, dando particolare attenzione alle disposizioni per il sistema GMDSS. Nello sviluppare i requisiti addestrativi, dovrebbe essere tenuto conto almeno della conoscenza e addestramento dato nei paragrafi da 17 a 28 qui di seguito\*

### **Teoria**

- 17 Conoscenza dei principi generali e dei fattori basilari necessari per un uso sicuro ed efficace di tutti i sotto sistemi e apparecchiatura richiesta nel GMDSS, sufficiente per sostenere le disposizioni di addestramento pratico date nel paragrafo 27 più sotto
- 18 Conoscenza dell'uso, funzionamento (*operation*) e aree di servizio dei sotto sistemi GMDSS, includendo le caratteristiche del sistema satellitare, sistemi di avvertimento (*warning*) per la navigazione e meteorologici e la selezione degli appropriati circuiti di comunicazione.
- 19 Conoscenza dei principi di elettricità e della teoria della radio ed elettronica sufficiente a soddisfare le disposizioni date nei paragrafi da 20 a 24 più sotto
- 20 Conoscenza teorica generale dell'apparecchiatura di radio comunicazione GMDSS, includendo la telegrafia a banda stretta con stampa diretta (NdT: NAVTEX), trasmettitori e ricevitori radiotelefonici, apparecchiatura per la chiamata digitale selettiva, stazioni terra nave, EPIRB, sistemi di antenne marine, apparecchiatura radio per imbarcazioni di salvataggio unitamente con tutti gli argomenti ausiliari, includendo le sorgenti di energia, come pure una conoscenza generale dei principi di altra apparecchiatura generalmente utilizzata per la radionavigazione, con particolare riferimento al mantenimento in servizio dell'apparecchiatura.
- 21 Conoscenza dei fattori che possono influire sull'affidabilità e disponibilità del sistema, procedure di manutenzione e corretto impiego della strumentazione di prova
- 22 Conoscenza generale dei microprocessori e la diagnosi dei guasti nei sistemi che utilizzano microprocessori

- I pertinenti IMO Model Course (s) possono essere di aiuto nella preparazione dei corsi

23 Conoscenza dei sistemi di controllo nell'apparecchiatura radio GMDSS, includendo la prova e l'analisi

24 Conoscenza dell'uso del software del computer per l'apparecchiatura radio GMDSS e i metodi per correggere i difetti causati dalla perdita di controllo del software dell'apparecchiatura

## **Regole e documentazione**

25 Conoscenza di:

- .1 la Convenzione SOLAS e i Regolamenti Radio, con particolare enfasi su:
  - .1.1 soccorso, urgenza e sicurezza delle comunicazioni
  - .1.2 evitare dannose interferenze, particolarmente con il traffico di soccorso e di sicurezza, e
  - .1.3 prevenzione delle trasmissioni non autorizzate
- .2 altri documenti relativi alle procedure di comunicazione e operative per il soccorso, la Sicurezza (*safety*), i servizi di corrispondenza pubblica, incluso le tariffe, le trasmissioni con gli avvertimenti (*warnings*) per la navigazione e le trasmissioni meteo nel Servizio Mobile Marittimo e nel Servizio Satellitare Mobile Marittimo
- .3 uso del Codice Internazionale dei segnali e dell'IMO Standard Marine Communication Phrases

## **Tenuta della guardia e procedure**

26 L' addestramento dovrebbe essere dato su:

- .1 procedure di comunicazione e disciplina per prevenire dannose interferenze nei sotto sistemi GMDSS
- .2 procedure per utilizzare le informazioni relative alla predizione della propagazione, per stabilire le frequenze ottimali di comunicazione
- .3 tenuta della guardia radiocomunicazioni pertinente a tutti i sotto sistemi GMDSS, scambio del traffico di radiocomunicazioni, particolarmente per procedure di soccorso, urgenza e di sicurezza, registrazioni radio;
- .4 uso dell'alfabeto fonetico internazionale
- .5 controllare una frequenza di soccorso mentre simultaneamente si controlla o si lavora su almeno un'altra frequenza
- .6 sistemi e procedure di riportazione (*reporting*)
- .7 procedure di radiocomunicazione dell'International Aeronautical and Marine Search and Rescue (IAMSAR) Manual
- .8 procedure e sistemi radiomedici; e
- .9 cause dei falsi allarmi e mezzi per evitarli\*

\* vedere COM/Circ.127 e risoluzione dell'Assemblea IMO A.814 (19) – Linee guida per evitare falsi allarmi

## Pratica

- 27 L'addestramento pratico, supportato da un appropriato lavoro di laboratorio, dovrebbe essere dato su:
- .1 corretto ed efficace funzionamento (*operation*) di tutti i sotto sistemi e apparecchiatura GMDSS nelle normali condizioni di propagazione e nelle condizioni tipiche di interferenza
  - .2 sicuro funzionamento di tutta l'apparecchiatura GMDSS e sistemi ausiliari, includendo le precauzioni di sicurezza
  - .3 adeguate e accurate abilità (*skills*) alla tastiera per un soddisfacente scambio di comunicazioni
  - .4 tecniche operative per:
    - .4.1 regolazione del trasmettitore e del ricevitore per l'appropriato modo di Funzionamento (*operation*), includendo la chiamata selettiva digitale e la telegrafia a stampa diretta (NdT: NAVTEX)
    - .4.2 regolazione e riallineamento dell'antenna, come appropriato
    - .4.3 utilizzo della radio dei mezzi di salvataggio, e
    - .4.4 uso degli indicatori di emergenza di posizione (EPIRBs)
  - .5 rizzare, riparare e manutentionare una antenna, come appropriato
  - .6 leggere e comprendere i diagrammi pittorici, logici e di circuito
  - .7 usa e cura di quegli utensili e strumenti necessari per effettuare in navigazione la manutenzione elettronica a livello di sostituzione di una unità o modulo
  - .8 tecniche di base di saldatura e dissaldatura manuale, e loro limiti
  - .9 individuazione e riparazione dei guasti a livello di scheda/modulo
  - .10 riconoscere e correggere le condizioni che hanno contribuito al verificarsi del guasto
  - .11 procedure basiche di manutenzione, sia preventive che correttive, per tutta l'apparecchiatura di comunicazione GMDSS e l'apparecchiatura di radionavigazione; e
  - .12 metodi per ridurre le interferenze elettriche ed elettromagnetiche come il collegamento (*bonding*), protezione (*shielding*) e la deviazione (*bypassing*)

## Varie

- 28 Conoscenza e/o addestramento in:
- .1 lingua inglese, sia scritta che parlata, per il soddisfacente scambio di informazioni pertinenti per la sicurezza della vita in mare
  - .2 geografia del mondo, specialmente le principali rotte, centri di coordinamento servizi di soccorso (RCC) e relativi percorsi delle comunicazioni
  - .3 sopravvivenza in mare, funzionamento (*operation*) delle lance di salvataggio, battelli di emergenza (*rescue boats*), zattere, apparecchi galleggianti e loro dotazioni, con speciale riferimento alle dotazioni radio di salvataggio
  - .4 prevenzione e lotta antincendio, con particolare riferimento all'installazione radio
  - .5 misure preventive per la sicurezza (*safety*) della nave e del personale in connessione con i rischi relativi all'apparecchiatura radio, includendo il rischio elettrico, radiante, chimico e meccanico
  - .6 primo soccorso, includendo le tecniche di rianimazione e massaggio cardiaco; e
  - .7 tempo universale coordinato (UTC), fusi orari globali e la linea internazionale di cambio data

## **Addestramento relativo al certificato di operatore generale**

### **Generalità**

- 29 I requisiti di idoneità medica, specialmente per l'udito, vista e linguaggio, dovrebbero essere soddisfatti dal candidato prima che sia iniziato l'addestramento
- 30 L'addestramento dovrebbe essere pertinente con le disposizioni della Convenzione STCW, i Regolamenti Radio e le disposizioni della Convenzione SOLAS attualmente in vigore, dando particolare attenzione alle disposizioni per il sistema GMDSS. Nello sviluppare i requisiti addestrativi, dovrà essere tenuto conto almeno della conoscenza e addestramento dato nei paragrafi da 31 a 36 qui di seguito\*

### **Teoria**

- 31 Conoscenza dei principi generali e dei fattori basilari necessari per un uso sicuro ed efficace di tutti i sotto sistemi e apparecchiatura richiesta nel GMDSS, sufficiente per sostenere le disposizioni di addestramento pratico date nel paragrafo 35 più sotto
- 32 Conoscenza dell'uso, funzionamento (*operation*) e aree di servizio dei sotto sistemi GMDSS, includendo le caratteristiche del sistema satellitare, sistemi di avvertimenti (*warnings*) per la navigazione e meteorologici e la selezione degli appropriati circuiti di comunicazione

### **Regole e documentazione**

- 33 Conoscenza di:
  - .1 la Convenzione SOLAS e i Regolamenti Radio, con particolare enfasi su:
    - .1.1 soccorso, urgenza e sicurezza delle comunicazioni
    - .1.2 evitare dannose interferenze, particolarmente con il traffico di soccorso e di sicurezza, e
    - .1.3 prevenzione delle trasmissioni non autorizzate
  - .2 altri documenti relativi alle procedure di comunicazione e operative per il soccorso, la sicurezza (*safety*), i servizi di corrispondenza pubblica, incluso le tariffe, gli avvertimenti (*warnings*) per la navigazione, le trasmissioni meteo nel Servizio Mobile Marittimo e nel Servizio Satellitare Mobile Marittimo
  - .3 uso del Codice Internazionale dei segnali e dell'IMO Standard Marine Communication Phrases

---

• I pertinenti IMO Model Course (s) possono essere di aiuto nella preparazione dei corsi

### **Tenuta della guardia e procedure**

- 34 L'addestramento dovrebbe essere dato su:

- .1 procedure di comunicazione e disciplina per prevenire dannose interferenze nei sotto sistemi GMDSS
- .2 procedure per utilizzare le informazioni relative alla predizione della propagazione, per stabilire le frequenze ottimali di comunicazione
- .3 tenuta della guardia radiocomunicazioni pertinente a tutti i sotto sistemi GMDSS, scambio del traffico di radiocomunicazioni, particolarmente per quello interessante le procedure di soccorso, urgenza e di sicurezza e registrazioni radio;
- .4 uso dell'alfabeto fonetico internazionale
- .5 controllare una frequenza di soccorso mentre simultaneamente si controlla o si lavora su almeno un'altra frequenza
- .6 sistemi e procedure di riportazione (*reporting*)
- .7 procedure di radiocomunicazione dell'International Aeronautical and Marine Search and Rescue (IAMSAR) Manual
- .8 procedure e sistemi radiomedici; e
- .9 cause dei falsi allarmi di soccorso e mezzi per evitarli\*

## Pratica

- 35 L'addestramento pratico dovrebbe essere dato su:
- .1 corretto ed efficace funzionamento di tutti i sotto sistemi e apparecchiatura GMDSS nelle normali condizioni di propagazione e nelle condizioni tipiche di interferenza
  - .2 sicuro funzionamento (*operation*) di tutte l'apparecchiatura GMDSS e sistemi ausiliari, includendo le precauzioni di sicurezza
  - .3 adeguate e accurate abilità (*skills*) alla tastiera per un soddisfacente scambio di comunicazioni
  - .4 tecniche operative per:
    - .4.1 regolazione del trasmettitore e del ricevitore per l'appropriato modo di funzionamento, includendo la chiamata selettiva digitale e la telegrafia a stampa diretta (NdT: NAVTEX)
    - .4.2 regolazione e riallineamento dell'antenna, come appropriato
    - .4.3 utilizzo della radio dei mezzi di salvataggio, e
    - .4.4 uso degli indicatori di emergenza di posizione (EPIRBs)

- 
- Vedere COM/Circ.127 Linee guida per evitare i falsi allarmi di soccorso

## Varie

- 36 Conoscenza e/o addestramento su:
- .1 lingua inglese, sia scritta che parlata, per il soddisfacente scambio di informazioni pertinenti per la sicurezza della vita in mare
  - .2 geografia del mondo, specialmente le principali rotte, centri di coordinamento servizi di soccorso (RCC) e relativi percorsi delle comunicazioni
  - .3 sopravvivenza in mare, funzionamento (*operation*) delle lance di salvataggio, battelli di emergenza (*rescue boats*), zattere, apparecchi galleggianti e loro dotazioni, con speciale riferimento alle dotazioni radio di salvataggio
  - .4 prevenzione e lotta antincendio, con particolare riferimento all'installazione radio
  - .5 misure preventive per la sicurezza (*safety*) della nave e del personale in connessione con i rischi relativi all'apparecchiatura radio, includendo il rischio elettrico, radiante, chimico e meccanico
  - .6 primo soccorso, includendo le tecniche di rianimazione e massaggio cardiaco; e

- .7 tempo universale coordinato (UTC), fusi orari globali e la linea internazionale di cambio data

## **Addestramento relativo al certificato di operatore limitato**

### **Generalità**

- 37 I requisiti di idoneità medica, specialmente per l'udito, vista e linguaggio, dovrebbero essere soddisfatti dal candidato prima che sia iniziato l'addestramento
- 38 L'addestramento dovrebbe essere pertinente con le disposizioni della Convenzione STCW, i Regolamenti Radio e le disposizioni della Convenzione SOLAS attualmente in vigore, dando particolare attenzione alle disposizioni per il sistema GMDSS. Nello sviluppare i requisiti addestrativi, dovrebbe essere tenuto conto almeno della conoscenza e addestramento dato nei paragrafi da 39 a 44 qui di seguito\*

\*I pertinenti IMO Model Course (s) possono essere di aiuto nella preparazione dei corsi

### **Teoria**

- 39 Conoscenza dei principi generali e dei fattori basilici, includendo i limiti di distanza del VHF e dell'effetto altezza antenna, necessari per un uso sicuro ed efficace di tutti i sotto sistemi e apparecchiatura richiesta nel GMDSS, nell'area marina A1, sufficiente per sostenere l'addestramento date nel paragrafo 43 più sotto
- 40 Conoscenza dell'uso, funzionamento (*operation*) e aree di servizio dei sotto sistemi dell'area marina GMDSS A1 ad es. sistemi di avvertimento (*warnings*) per la navigazione e meteorologici e gli appropriati circuiti di comunicazione

### **Regole e documentazione**

- 41 Conoscenza di:
- .1 quelle parti della Convenzione SOLAS e i Regolamenti Radio pertinenti all'area marina A1, con particolare enfasi su:
    - .1.1 soccorso, urgenza e sicurezza delle comunicazioni
    - .1.2 evitare dannose interferenze, particolarmente con il traffico di soccorso e di sicurezza, e
    - .1.3 prevenzione delle trasmissioni non autorizzate
  - .2 altri documenti relativi alle procedure di comunicazione e operative per il soccorso, la sicurezza (*safety*), i servizi di corrispondenza pubblica, incluso le tariffe, le trasmissioni con gli avvertimenti (*warnings*) per la navigazione e i bollettini meteo nel Servizio Mobile Marittimo nell'area marina A1; e
  - .3 uso del Codice Internazionale dei segnali e dell'IMO Standard Marine Communication Phrases

## Tenuta della guardia e procedure

42 L'addestramento dovrebbe essere dato su:

- .1 procedure di comunicazione e disciplina per prevenire dannose interferenze nei sotto sistemi GMDSS usati nell'area marina A1
- .2 procedure di comunicazione VHF per:
  - .2.1 tenuta della guardia radiocomunicazioni, scambio del traffico di radiocomunicazioni, particolarmente per procedure di soccorso, urgenza e di sicurezza, registrazioni radio;
  - .2.2 controllare una frequenza di soccorso mentre simultaneamente si controlla o si lavora su almeno un'altra frequenza, e
  - .2.3 il sistema di chiamata digitale selettiva
- .3 uso dell'alfabeto fonetico internazionale
- .4 sistemi e procedure di riportazione (*reporting*)
- .5 procedure di radiocomunicazione VHF dell'International Aeronautical and Marine Search and Rescue (IAMSAR) Manual
- .6 procedure e sistemi radiomedici; e
- .7 cause dei falsi allarmi e mezzi per evitarli\*

## Pratica

43 L'addestramento pratico dovrebbe essere dato su:

- .1 corretto ed efficace funzionamento dei sotto sistemi e apparecchiatura GMDSS prescritti per le aree operanti nell'area marina A1 nelle normali condizioni di propagazione e nelle condizioni tipiche di interferenza
- .2 sicuro funzionamento della pertinente apparecchiatura di comunicazione GMDSS e sistemi ausiliari, includendo le precauzioni di sicurezza; e
- .3 tecniche operative per l'uso di:
  - .3.1 VHF, includendo il canale, rumore di fondo (*scquelch*) e modo di regolazione, come appropriato
  - .3.2 radio dei mezzi di salvataggio
  - .3.3 indicatori di emergenza di posizione (EPIRBs)
  - .3.4 ricevitori NAVTEX

## Varie

44 Conoscenza e/o addestramento in:

- .1 lingua inglese, sia scritta che parlata, per il soddisfacente scambio di informazioni pertinenti per la sicurezza della vita in mare

- Vedere COM/Circ.127 Linee guida per evitare i falsi allarmi di soccorso
  - .2 centri di coordinamento servizi di soccorso (RCC) e relativi percorsi delle comunicazioni
  - .3 sopravvivenza in mare, funzionamento (*operation*) delle lance di salvataggio, battelli di emergenza (*rescue boats*), zattere, apparecchi galleggianti e loro dotazioni, con speciale riferimento alle dotazioni radio di salvataggio
  - .4 prevenzione e lotta antincendio, con particolare riferimento all'installazione radio
  - .5 misure preventive per la sicurezza (*safety*) della nave e del personale in connessione con i rischi relativi all'apparecchiatura radio, includendo il rischio elettrico, radiante, chimico e meccanico
  - .6 primo soccorso, includendo le tecniche di rianimazione e massaggio cardiaco;

## **Addestramento relativo alla manutenzione delle installazioni GMDSS a bordo delle navi**

### **Generalità**

- 45 Il riferimento è fatto ai requisiti di manutenzione della Convenzione SOLAS regola IV/15 e alla risoluzione IMO A.702 (17) sulle linee guida della manutenzione Radio per il GMDSS relativo alle aree marine A3 e A4, che include nel suo allegato le seguenti disposizioni:

“4.2 La persona designata a svolgere le funzioni (*functions*) di manutenzione elettronica in navigazione dovrebbe sia essere in possesso di un certificato appropriato, come specificato dai Regolamenti Radio, come richiesto, o avere qualificazioni equivalenti per la manutenzione elettronica in navigazione, come approvate dall'Amministrazione, tenendo conto delle raccomandazioni dell'Organizzazione sull'addestramento di tale personale.

- 46 La seguente guida sulle equivalenti qualificazioni per la manutenzione elettronica è fornita per l'uso da parte dell'Amministrazione, come appropriato.
- 47 L'addestramento, come raccomandato più sotto, non qualifica ogni persona, che non abbia un appropriato Certificato di Radio Operatore, ad essere un operatore di apparecchiatura GMDSS

### **Addestramento alla manutenzione equivalente al Certificato di Radioelettronico di prima classe**

- 48 Nel determinare l'addestramento equivalente agli elementi dell'elenco Certificato di Radioelettronico di prima classe:
- .1 il contenuto teorico dovrebbe comprendere almeno gli argomenti riportati nei paragrafi da 3 a 10
  - .2 il contenuto pratico dovrebbe comprendere almeno gli argomenti riportati nel paragrafo 13; e

- .3 la conoscenza di argomenti vari (*miscellaneous*) inclusi dovrebbe comprendere almeno gli argomenti riportati nel paragrafo 14

**Addestramento alla manutenzione equivalente al Certificato di Radioelettronico di seconda classe**

- 49 Nel determinare l'addestramento equivalente agli elementi di mantenimento del Certificato di Radioelettronico di seconda classe:
  - .1 il contenuto teorico dovrebbe comprendere almeno gli argomenti riportati nei paragrafi da 17 a 24
  - .2 il contenuto pratico dovrebbe comprendere almeno gli argomenti riportati nel paragrafo 27; e
  - .3 la conoscenza di argomenti vari (*miscellaneous*) inclusi dovrebbe comprendere almeno gli argomenti riportati nel paragrafo 28

## CAPITOLO V

### **Guida riguardante i requisiti per lo speciale addestramento per il personale su alcuni tipi di nave**

#### **Sezione B-V/1**

*Guida riguardante l'addestramento e qualificazioni del personale delle navi cisterna (tanker)*

#### **Persone con diretta responsabilità**

- 1 Il termine “persona con diretta (*immediate*) responsabilità” come utilizzato nei paragrafi 3 e 5 della regola V/1-1 e paragrafo 3 della regola V/1-2, significa una persona che è nella posizione (*capacity*) di prendere una decisione rispetto alla carica, scarica, cura durante il trasporto, movimentazione del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni relative al carico.

#### **Addestramento di familiarizzazione per tutto il personale delle navi cisterna (*All tanker personnel*)**

- 2 Tutto il personale delle navi cisterna dovrebbe sottoporsi ad un addestramento di familiarizzazione a bordo e, dove appropriato, a terra, prima di essere assegnato ai compiti (*duties*) di bordo, che dovrebbero essere dato da personale qualificato e di esperienza nella movimentazione e caratteristiche dei carichi di idrocarburi (*oil*), prodotti chimici o gas liquefatto come appropriato e le procedure di sicurezza interessate. L'addestramento dovrebbe comprendere almeno gli argomenti riportati nei paragrafi da 3 a 8 sottoriportati.

#### **Regolamenti**

- 3 Conoscenza delle regole di bordo e dei regolamenti che governano la sicurezza del personale a bordo di una nave cisterna (*tanker*) in porto e in mare.

#### **Rischi per la salute e precauzioni che devono essere prese**

- 4 I pericoli del contatto con la pelle; inalazione o ingurgito accidentale di carico; proprietà dannose dei carichi trasportati, infortuni al personale e relativo primo soccorso; elenco delle cose da fare e non fare

#### **Prevenzione incendio e lotta antincendio**

- 5 Controllo delle restrizioni relative al fumo e alla cucina; fonti di accensione; prevenzione dell'incendio e dell'esplosione; estintori portatili e impianti fissi

## **Prevenzione dell'inquinamento**

- 6 Procedure che devono essere seguite per prevenire l'inquinamento dell'aria e dell'acqua e le misure che saranno prese in caso di sversamento

## **Attrezzatura di sicurezza e suo uso**

- 7 Il corretto uso delle vesti protettive e dell'attrezzatura, rianimatori, attrezzatura di sfuggita e soccorso

## **Procedure di emergenza**

- 8 Familiarizzazione con le procedure del piano di emergenza

## **Prova di qualificazione**

- 9 Il comandante di ogni petroliera (*oil tanker*), chimichiera (*chimica tanker*), e gasiera (*liquefied gas tanker*) dovrà garantire che l'ufficiale o la persona direttamente responsabile del carico possieda l'appropriato certificato, rilasciato o convalidato (*endorsed*) come richiesto dalla regola V/1-1, paragrafo 3; regola V/1-1, paragrafo 5 o regola V/1-2, paragrafo 3, come appropriato e ha avuto una adeguata e recente esperienza pratica a bordo di un appropriato tipo di nave cisterna (*tanker*) da permettere a quell'ufficiale o persona di svolgere in sicurezza i compiti (*duties*) assegnati:

## **Guida riguardante l'approvato addestramento a bordo**

### **Generalità**

- 10 Lo scopo del servizio qualificante a bordo è di fornire l'addestramento e la conoscenza per il sicuro trasporto di specifici carichi in cisterna
- 11 Per soddisfare l'appropriata esperienza ai propri compiti (*duties*) sul tipo di nave cisterna sul quale essi serviranno, di cui alla regola V/1-1 paragrafo 4.2.2, regola V/1-1 paragrafo 6.2.2 e regola V/1-2 paragrafo 4.2.2, l'addestramento a bordo dovrebbe:
  - .1 dare rilievo pratico a "mani sull'esperienza" (*NdT: cioè sporcarsi le mani*) ed essere relativo all'impiego del marittimo, cioè l'addestramento della sezione coperta e quello della sezione macchina possono essere differenti
  - .2 essere sotto la supervisione di personale qualificato e di esperienza nelle procedure di movimentazione, caratteristiche e di sicurezza dei carichi che sono trasportati dalla nave
  - .3 svolgersi a bordo di una nave cisterna che trasporta i prodotti relativi al certificato di perizia (*proficiency*) /convalida (*endorsement*) per la nave cisterna che si richiede e dovrebbe essere tale da utilizzare l'attrezzatura specialistica, ma può essere svolto durante una traversata in zavorra tra due carichi, per parte di quel periodo
  - .4 prendere parte ad almeno tre operazioni di carico e scarico,\* e

\*L'operazione di caricazione o scarica è considerata essere la caricazione o scarica di più del 60% della totale capacità di carico delle cisterne della nave. Caricazioni/dscariche inferiori a questa quantità possono essere riunite insieme per essere equivalenti a questa quantità

- .5 comprendere almeno le materie enunciate nei “Criteri per l’addestramento a bordo” nel paragrafo 19
- 12 Il programma di addestramento a bordo non dovrà in nessun modo influire sul sicuro funzionamento e navigabilità (*seaworthiness*) della nave

### **Programma di addestramento a bordo**

- 13 La persona che deve essere addestrata (*trainee*) deve imbarcare come soprannumero (cioè la persona che deve essere addestrata (*trainee*) non avrà altri compiti (*duties*) che quello di svolgere il programma e i compiti (*duties*) di emergenza)
- 14 Il programma di addestramento a bordo dovrebbe essere gestito e coordinato dalla compagnia che gestisce la nave sulla quale è svolto il periodo di imbarco da compiere e su una nave denominata dalla compagnia come “nave scuola” (*training vessel*)\*\*
- 15 In ogni momento la persona che deve essere addestrata (*trainee*) deve essere consapevole delle due identificabili persone che sono direttamente responsabili della gestione del programma di addestramento a bordo. La prima di queste è un qualificato ufficiale navigante, indicato come “ufficiale addestratore di bordo” (*shipboard training officer*) che, sotto l’autorità del comandante, dovrebbe organizzare e supervisionare il programma di addestramento. Il secondo dovrebbe essere una persona, nominata dalla compagnia, indicato come “ufficiale per l’addestramento di compagnia” (*company training officer*), che dovrebbe avere la responsabilità globale del programma di addestramento e del coordinamento con gli enti di addestramento (*training organizations*)
- 16 La persona che deve essere addestrata (*trainee*) dovrebbe essere fornita di un approvato quaderno di addestramento (*training record book*) per permettere una completa registrazione dell’addestramento pratico e dell’esperienza in mare che deve essere mantenuta. L’approvato quaderno di addestramento (*training record book*) dovrebbe essere impostato in maniera tale da poter fornire dettagliate informazioni sui compiti (*tasks*) e i doveri (*duties*) svolti e i progressi verso il suo completamento. Il quaderno di addestramento (*training record book*) debitamente completato e controfirmato dal comandante, fornirà una evidenza unica che uno strutturato programma di addestramento a bordo è stato completato, portando verso il rilascio del pertinente Certificato di Addestramento Avanzato per le operazioni di carico sulla nave cisterna (*Certificate in Advanced Training for Tanker Cargo Operations*)
- 17 Durante l’approvato programma di addestramento a bordo, la persona che deve essere addestrata (*trainee*) dovrebbe essere istruito sulla carica, scarica, cura durante il trasporto, movimentazione del carico, pulizia delle cisterne e altre operazioni relative al carico della nave cisterna (*tanker*) per garantire che l’esperienza maturata è almeno uguale a quella che si sarebbe ottenuta in tre mesi di imbarco normale

\*\*Una nave designata “nave scuola” è una nave commerciale indicata dalla compagnia che è adatta per lo scopo di questa guida, come applicabile

- 18 Se il criterio delle tre caricazioni e tre scariche non può essere raggiunto entro il primo mese del periodo di addestramento a bordo, allora il periodo di addestramento a bordo dovrebbe essere prolungato fino a quando questo criterio non è stato completato in modo soddisfacente

## **Criteri dell'addestramento a bordo**

- 19 L'addestramento a bordo dovrebbe fornire, almeno, la conoscenza e l'esperienza pertinente all'applicabile tipo di nave cisterna (*tanker*), sui seguenti (argomenti):

### **.1 Sicurezza (*safety*)**

- .1 tutti i tipi di nave cisterna (*tankers*)
  - .1 sistema di gestione della sicurezza delle navi
  - .2 attrezzatura e procedure antincendio specifiche per il carico
  - .3 procedure di primo soccorso specifiche per il carico, includendo la Guida per il Primo Soccorso Medico da usare per incidenti coinvolgenti Merci Pericolose (*Medical First Aid Guide for use in Accidents involving Dangerous Goods*) (MFAG)
  - .4 rischi specifici per la nave/carico, includendo le regole per fumare, l'atmosfera priva di ossigeno, narcosi e tossicità del carico di idrocarburi
  - .5 sistema di valutazione del rischio
  - .6 permesso di lavoro, includendo le procedure per il lavoro a caldo e di ingresso negli spazi chiusi
  - .7 uso dell'attrezzatura personale di protezione
- .1.2 Addizionale per le gasiere (*liquefied gas tankers*)
  - .1 Pericoli e precauzioni relative alla movimentazione e stivaggio dei carichi a temperature criogene

### **.2 Costruzione, Carico, Cisterne del carico, Tubazioni**

- .2.1 tutti i tipi di navi cisterna (*tankers*)
  - .1 costruzione e limiti dello scafo/cisterne
  - .2 collegamenti per il carico (*cargo connections*)
  - .3 proprietà e rischi associati con i tipi di carico che sono trasportati, includendo l'uso della scheda di sicurezza dei prodotti (*Material Safety Data Sheets*)
  - .4 i rischi che le operazioni di carico (quali spurgo, gas freeing, pulizia cisterne) possono avere sui sistemi di ventilazione degli alloggi e le azioni per mitigare questi rischi
  - .5 configurazione del sistema di carico e zavorra
  - .6 pompe e attrezzatura associata
  - .7 attrezzatura specialistica associata alle operazioni di carico
  - .8 particolari della costruzione delle navi cisterna (*tankers*) e come questi influiscono sulle operazioni di carico
- .2.2 Addizionale per le gasiere (*liquefied gas tankers*)
  - .1 uso della segregazione, separazione e valvole di blocco (*airlocks*) per mantenere le aree sicure dai gas

- .2 cisterne del carico, barriere intermedie, spazi di isolamento e valvole di sicurezza sulle tubazioni e sistemi di ventilazione dei vapori
- .3 compressori dei vapori del carico e attrezzatura associata

### **.3 Assetto e stabilità**

- .3.1 tutti i tipi di nave cisterna (*tankers*)
  - .1 informazioni sulla stabilità delle navi cisterna (*tankers*) e attrezzatura di calcolo
  - .2 importanza di mantenere i livelli degli sforzi (*stress*) entro limiti accettabili
  - .3 pericoli relativi all'effetto delle superfici libere e dell'effetto sbattimento (*sloshing*)

### **.4 Operazioni di carico**

- .4.1 tutti i tipi di nave cisterna (*tankers*)
  - .1 preprogrammazione della carica/cura durante il transito, operazioni di scarica/zavorramento
  - .2 tenuta delle registrazioni
  - .3 procedure di avviamento/arresto, includendo l'arresto di emergenza
  - .4 attenzione richiesta per le sistemazioni di ormeggio durante le operazioni di carico
  - .5 requisiti per lo spurgo e l'inertizzazione e rischi associati
  - .6 imbarco del carico includendo le operazioni di riempimento a tappo (*topping off*)
  - .7 sbarco del carico, includendo le operazioni di drenaggio e prosciugamento (*stripping*)
  - .8 controllo del carico durante le operazioni di imbarco/sbarco, includendo dove applicabile la campionatura
  - .9 misurazione del livello nelle cisterne (*gauging*) e sistemi di allarme
  - .10 pericoli dalla scarica elettrostatica e sua prevenzione
  - .11 operazioni di zavorramento e dezavorramento
  - .12 requisiti di manutenzione includendo le ispezioni al rivestimento (delle cisterne)
- .4.2 Addizionale per le chimichiere (*chemical tankers*)
  - .1 polimerizzazione, compatibilità del carico, rivestimento delle cisterne e altre reazioni
  - .2 funzioni degli inibitori e dei catalizzatori
  - .3 dispersione dei vapori/gas
- .4.3 Addizionale per le gasiere (*liquefied gas tankers*)
  - .1 polimerizzazione, compatibilità del carico, rivestimento delle cisterne e altre reazioni
  - .2 funzione degli inibitori e dei catalizzatori
  - .3 cause della pressione di ritorno ed effetti dell'onda di pressione (*pressure surge*)
  - .4 uso dei vapori di gas (*boil off*) come combustibile
  - .5 dispersione dei vapori/gas
  - .6 Operazioni di spurgo e raffreddamento
  - .7 Funzionamento e manutenzione dell'attrezzatura di riliquefazione
  - .8 Comprensione e uso della protezione (*custody*) del sistema di trasferimento

- .4.4 Addizionale per le petroliere (*oil tankers*)
  - .1 sistemi di lavaggio del crude oil

## **.5 Pulizia/lavaggio delle cisterne**

- .5.1 Tutti i tipi di nave cisterna (*tankers*)
  - .1 sistemi di pulizia delle cisterne e apparecchiatura situata sulla nave cisterna (*tanker*)
  - .2 preprogrammazione delle operazioni di lavaggio/pulizia delle cisterne
  - .3 procedure di lavaggio delle cisterne, includendo lo spurgo e l'inertizzazione
  - .4 controllo dei prodotti di scarto (*waste*)/risciacquo (*slop*)
  - .5 rischi elettrostatici
  - .6 requisiti di pulizia
  - .7 requisiti di manutenzione
- .5.2 Addizionale per le chimichiere (*chemical tankers*)
  - .1 rimozione degli inibitori e dei residui
  - .2 uso degli agenti assorbenti e pulenti e dei detergenti
- .5.3 Addizionale per le gasiere (*liquefied gas tankers*)
  - .1 residui dei gas caldi e dei vapori di gas (*boil off*) e processo di rigassificazione

## **.6 Sistemi gas inerte**

- .6.1 Tutti i tipi di nave cisterna (*tankers*)
  - .1 sistema (i) di inertizzazione e attrezzatura situata sulle navi cisterna (*tankers*)
  - .2 rischi associati con gli spazi inertizzati con particolare riferimento al sicuro ingresso nelle cisterne
  - .3 operazioni di spurgo, mantenimento dell'atmosfera inerte e di gas freeing
  - .4 requisiti di manutenzione

## **.7 Prevenzione e controllo dell'inquinamento**

- .7.1 Tutti i tipi di navi cisterna (*tankers*)
  - .1 regolamenti internazionali, dello Stato di bandiera e di compagnia, documentazione e piani
  - .2 funzionamento (*operation*) dei sistemi di prevenzione dell'inquinamento delle navi cisterna (*tankers*) e attrezzatura, includendo il controllo della scarica
  - .3 funzionamento (*operation*) dell'attrezzatura delle navi cisterna (*tankers*) per il contenimento dell'inquinamento

## **.8 Attrezzatura e strumenti per l'individuazione di gas**

- .8.1 Tutti i tipi di nave cisterna (*tankers*)
  - .1 uso e calibrazione degli analizzatori di gas personali, portatili e fissi con particolare riferimento all'apparecchiatura di monitoraggio dell'ossigeno e degli idrocarburi
  - .2 funzionamento (*operation*), manutenzione e limiti dei sistemi di misurazione del livello del carico nelle cisterne, livello di allarme e sistemi di misurazione della temperatura

- .8.2 Addizionale per le gasiere (*liquefied gas tankers*)
  - .1 funzionamento (*operation*) e manutenzione della misurazione della temperatura a scafo

## **.9 Pubblicazioni**

- .1 Tutti i tipi di nave cisterna (*tankers*)
  - .1 pubblicazioni internazionali, dello stato di bandiera e di compagnia pertinenti alle operazioni delle navi cisterna (*tankers*) includendo SOLAS, MARPOL e gli applicabili manuali guida
  - .2 manuali operativi e di manutenzione specifici per l'apparecchiatura di bordo
  - .3 gli stabiliti standards industriali e codice di comportamento per il lavoro sicuro (ICS, OCIMF, SIGTTO)

### **Sezione B-V/1-1**

*Guida riguardante l'addestramento e le qualificazioni di comandanti, ufficiali e comuni su petroliere e chimichiere (oil and chemical tankers)*

#### **Addestramento petroliere (*oil tankers*)**

- 20 L'addestramento richiesto dai paragrafi 2.2 e 4.3 della regola V/1-1 relativo alle petroliere (*oil tankers*) dovrebbe essere enunciato in un piano di addestramento che chiaramente esprima a tutte le parti interessate gli obiettivi dell'addestramento. L'addestramento può essere effettuato a bordo o a terra, dove appropriato. Esso dovrebbe essere integrato da istruzioni pratiche a bordo e, dove appropriato, in una adatta installazione basata a terra. Tutto l'addestramento e l'istruzione deve essere data da personale propriamente qualificato e con esperienza adatta.\*
- 21 Dovrebbe essere fatto il massimo uso possibile dei manuali per le operazioni e le attrezzature di bordo, films e adatti supporti visuali, e dovrebbe essere presa l'opportunità di introdurre la discussione sulla parte che deve essere giocata dall'organizzazione di sicurezza di bordo e il ruolo degli ufficiali alla sicurezza (*safety officers*) e i comitati di sicurezza

#### **Addestramento chimichiere (*chemical tankers*)**

- 22 L'addestramento richiesto dai paragrafi 2.2 e 6.3 della regola V/1-1 relativo alle chimichiere (*chemical tankers*) dovrebbe essere enunciato in un piano di addestramento che chiaramente esprima a tutte le parti interessate gli obiettivi dell'addestramento. L'addestramento può essere effettuato a bordo o a terra, dove appropriato. Esso dovrebbe essere integrato da istruzioni pratiche a bordo e, dove appropriato, in una adatta installazione basata a terra. Tutto l'addestramento e l'istruzione deve essere data da personale propriamente qualificato e con esperienza adatta.\*
- 23 Dovrebbe essere fatto il massimo uso possibile dei manuali per le operazioni e le attrezzature di bordo, films a adatti supporti visuali, e dovrebbe essere presa l'opportunità di introdurre la discussione sulla parte giocata dall'organizzazione di sicurezza di bordo e il ruolo degli ufficiali alla sicurezza (*safety officers*) e i comitati di sicurezza

24 \*I pertinenti IMO Model Courses possono essere di aiuto nella preparazione dei corsi

## **Sezione B-V/1-2**

*Guida riguardante l'addestramento e le qualificazioni dei comandanti, ufficiali e comuni sulle gasiere (liquefied gas tankers)*

- 25 L'addestramento richiesto dai paragrafi 2.2 e 4.3 della regola V/1-2 relativo alle gasiere (*liquefied gas tankers*) dovrebbe essere enunciato in un piano di addestramento che chiaramente esprima a tutte le parti interessate gli obiettivi dell'addestramento. L'addestramento può essere effettuato a bordo o a terra, dove appropriato. Esso dovrebbe essere integrato da istruzioni pratiche a bordo e, dove appropriato, in una adatta installazione basata a terra. Tutto l'addestramento e l'istruzione deve essere data da personale propriamente qualificato e con esperienza adatta.
- 26 Dovrebbe essere fatto il massimo uso possibile dei manuali per le operazioni e le attrezzature di bordo, films a adatti supporti visuali, e dovrebbe essere presa l'opportunità di introdurre la discussione sulla parte giocata dall'organizzazione di sicurezza di bordo e il ruolo degli ufficiali alla sicurezza (*safety officers*) e i comitati di sicurezza.

## **Sezione B-V/2**

*Guida riguardante l'addestramento dei marittimi sulle navi passeggeri*

### **Lotta anticendio intensificata (*Enhanced Fire Fighting*)**

- 1 Per gli ufficiali e l'equipaggio sulle navi passeggeri, dovrebbe essere fornito un addestramento addizionale che evidenzia le difficoltà della lotta anticendio, includendo l'accesso a spazi ristretti e la prevenzione della propagazione dell'incendio negli spazi adiacenti.

### **Controllo danni (*Damage Control*)**

- 2 Nello sviluppare gli standards di competenza dati nelle sezioni A-II/1, A-II/2 e A-III/2 per raggiungere il necessario livello della conoscenza teorica, comprensione e perizia (*proficiency*) nel controllo danni e l'integrità stagna, le compagnie e gli enti di addestramento dovrebbero tenere conto la conoscenza minima, comprensione e perizia (*proficiency*) per il controllo danni e l'integrità stagna come sotto indicato:

#### **Competenza**

Ridurre al minimo il rischio di allagamento e mantenere uno stato di prontezza per rispondere alle situazioni di emergenza coinvolgenti il danno all'integrità stagna della nave.

#### **Conoscenza, comprensione e perizia (*proficiency*)**

Piani e organizzazione di bordo per il controllo danni

*Sistemi controllo danni, attrezzatura (armadietti - lockers) e percorsi di sfuggita di emergenza*

Gli elementi chiave per il mantenimento della stabilità e dell'integrità stagna  
Importanza di bloccare l'allagamento e mantenere i confini stagni

*Azioni da effettuare a bordo di una nave nel caso di una esplosione, incaglio, collisione o incendio*

Tecniche di controllo danni pertinenti con l'attrezzatura trovata a bordo della nave, includendo l'impianto di sentina e pompe.

### **Sezione B-V/3**

*Linee guida riguardanti la formazione e le qualifiche di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale imbarcato sulle navi soggette al Codice ICF.*

#### **Persona con diretta responsabilità**

- 1 Il termine "persona con diretta responsabilità" utilizzato nella regola V / 3, paragrafi 7 e 9, indica che una persona che si trova in una posizione tale da poter prendere decisioni relative alla movimentazione del carburante oggetto del Codice IGF o di altre operazioni relative al combustibile.

#### **Prova di qualifica**

- 2 Il comandante di ogni nave soggetta al codice ICF dovrebbe garantire che l'ufficiale o la persona direttamente responsabile del carburante a bordo possieda il certificato appropriato, rilasciato o convalidato o endorsato come richiesto dalla regola V / 3 e abbia avuto una esperienza pratica recente ed adeguata a bordo di un tipo appropriato di nave per consentire a tale ufficiale o persona di svolgere in sicurezza i compiti assegnati

#### **Guida al periodo d'imbarco**

- 3 Lo scopo di qualificare il servizio a bordo durante l'imbarco, è quello di fornire formazione e conoscenza per l'uso sicuro dei carburanti oggetto del Codice IGF.
- 4 Per soddisfare l'esperienza adeguata alle loro funzioni (*duties*) sulla nave sulla quale operano conformemente alla regola V / 3, la formazione a bordo dovrebbe:
  - .1 dare risalto alle pratica "esperienze pratiche" che dovrà essere correlata all'impiego del marittimo, cioè l'addestramento del personale di coperta e di quello di macchina possono essere diversi.
  - .2 essere sotto la supervisione di personale qualificato ed esperto nella gestione, nelle caratteristiche e nelle procedure di sicurezza del carburante utilizzato dalla nave; ed
  - .3 essere a bordo di una nave che trasporta combustibili relativi al Certificato di Perizia (*Certificate of Proficiency*) che si intende conseguire e dovrebbe essere tale che l'attrezzatura specializzata sia messa in funzione per l'uso del combustibile indicato dal Codice IGF.
- 5 Il programma di allenamento a bordo non deve in alcun modo influire sulla sicurezza della navigazione o sulla navigabilità della nave.

## Sezione B-V/a\*

Guida riguardante l'addestramento addizionale per comandanti e primi ufficiali di grandi navi e navi con inusuali caratteristiche di manovra

- 1 E' importante che i comandanti e i primi ufficiali avessero avuto la pertinente esperienza e l'addestramento prima di assumere i compiti (*duties*) di comandante e di primo ufficiale sulle grandi navi o navi aventi caratteristiche di manovrabilità e governabilità significativamente differenti da quelle sulle quali sono stati recentemente imbarcati. Tali caratteristiche saranno generalmente trovate sulle navi che sono di considerevole portata lorda o lunghezza o di speciale progetto o di alta velocità.
  - 2 Primo del loro incarico su tale nave, i comandanti e primi ufficiali dovrebbero:
    - .1 essere informati da parte della compagnia sulle caratteristiche di governabilità, particolarmente in relazione alla conoscenza, comprensione e perizia (*proficiency*) elencate sotto la voce manovrabilità e governabilità nella colonna 2 della tavola A-II/2 – Dettagli dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di GT di 500 o maggiore; e
    - .2 essere fatti completamente familiarizzare con l'uso di tutti gli ausili per la navigazione e la manovra installati sulla nave interessata, includendo le loro capacità e limiti
  - 3 Inizialmente prima di assumere il comando di una delle navi sopra indicate, il futuro comandante dovrebbe avere sufficiente e appropriata esperienza generale come comandante o primo ufficiale, e sia:
    - .1 avere sufficiente e appropriata esperienza di manovra sulla stessa nave sotto la supervisione o manovrando una nave avente caratteristiche di manovra simili, o
    - .2 aver frequentato un approvato corso sul simulatore di manovra o una installazione capace di simulare le caratteristiche di manovra di tale nave.\*
  - 4 L'addestramento addizionale e le qualificazioni di comandanti e primi ufficiali di mezzi supportati dinamicamente e mezzi veloci (*high speed craft*) dovrebbero essere conformi con le pertinenti linee guida del Codice IMO di sicurezza per i mezzi supportati dinamicamente e del Codice Internazionale IMO di sicurezza per i mezzi veloci (*high speed craft*) (HSC 1994 Code e HSC 2000 Code), come appropriato
- Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

## **Sezione B-V/b\*\***

*Guida riguardante l'addestramento di ufficiali e comuni responsabili della movimentazione del carico su navi trasportanti merci pericolose o sostanze rischiose in forma solida alla rinfusa*

- 1 L'addestramento dovrebbe essere diviso in due parti, una parte generale sui principi coinvolti e una parte sull'applicazione di tali principi alle operazioni nave. Tutto l'addestramento e le istruzioni dovrebbero essere dato da personale propriamente qualificato e di idonea esperienza e comprendere almeno gli argomenti riportati nei paragrafi da 2 a 14, qui sotto

### **Principi**

#### **Caratteristiche e proprietà**

- 2 Le importanti caratteristiche fisiche e le proprietà chimiche delle sostanze pericolose e rischiose, sufficienti a dare una comprensione basica dei rischi intrinseci e i rischi coinvolti

#### **Classificazione dei materiali presentanti rischi chimici**

- 3 Le classi 4 e 9 delle merci pericolose IMO e i rischi associati con ogni classe; e i materiali rischiosi solamente alla rinfusa (MHB) descritti nel Codice Internazionale Marittimo dei carichi solidi alla rinfusa (IMSBC) .

#### **Rischi per la salute**

- 4 Pericoli dal contatto con la pelle, inalazione, ingestione e radiazione

#### **Convenzioni, regolamenti e raccomandazioni**

- 5 Familiarizzazione generale con i pertinenti requisiti dei capitoli II-2 e VII della Convenzione SOLAS 1974, come emendata
  - 6 Uso generale e familiarizzazione con il Codice Internazionale Marittimo dei carichi solidi alla rinfusa (IMSBC) con particolare riferimento a:
    - .1 sicurezza del personale, includendo l'attrezzatura di sicurezza, strumenti di misurazione, loro uso e applicazione pratica e interpretazione dei risultati;
    - .2 rischi dal carico che hanno tendenza a scorrere; e
    - .3 materiali aventi rischi chimici
- Non ci sono regole corrispondenti nella Convenzione o sezioni nella Parte A del Codice per le sezioni B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f e B-V/g

## **Applicazione a bordo**

### **Classe 4.1 – Infiammabili solidi**

### **Classe 4.2 – Sostanze soggette a combustione spontanea**

### **Classe 4.3 – Sostanze che a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili**

- 7 Trasporto, stivaggio e controllo della temperatura per prevenire la decomposizione e possibile esplosione; categorie di stivaggio; precauzioni generali di stivaggio, incluse quelle applicabili alle sostanze auto reattive e relative; requisiti di segregazione per prevenire il riscaldamento e accensione; l'emissione di gas infiammabili o velenosi e la formazione di miscele esplosive

### **Classe 5.1 – Sostanze ossidanti**

- 8 Trasporto, stivaggio e controllo della temperatura per prevenire la decomposizione e possibile esplosione; categorie di stivaggio; precauzioni generali di stivaggio e requisiti di segregazione per garantire la separazione dal materiale combustibile, da acidi e sorgenti di calore per prevenire l'incendio, esplosione e la formazione di gas tossici

### **Classe 6.1 – Sostanze tossiche**

- 9 Contaminazione derrate alimentari, aree di lavoro e alloggi e ventilazione

### **Classe 7 – Materiale radioattivo**

- 10 Indice di trasporto; tipi di minerali e concentrati; stivaggio e segregazione dalle persone; pellicole e lastre fotografiche non sviluppate e derrate alimentari; categorie di stivaggio; requisiti generali di stivaggio: requisiti speciali di stivaggio; requisiti di segregazione e distanze di separazione; segregazione dalle altre merci pericolose.

### **Classe 8 – Sostanze corrosive**

- 11 Pericoli da sostanze inumidite

### **Classe 9 – Sostanze e articoli vari pericolosi**

- 12 Esempi e rischi associati; i rischi di materiali rischiosi solamente alla rinfusa (IMSBC Code); precauzioni specifiche e generali di stivaggio; precauzioni per il lavoro e il trasporto; requisiti di segregazione.

### **Precauzioni di sicurezza e procedure di emergenza**

- 13 Sicurezza elettrica negli spazi di carico; precauzioni da prendere per l'ingresso in spazi chiusi che possono contenere atmosfere prive di ossigeno, velenose o infiammabili; i possibili effetti dell'incendio nel trasporto via mare delle sostanze di ogni classe; uso delle Procedure di Risposta alle Emergenze per le navi che trasportano merci pericolose; piani di emergenza e procedure che devono essere seguite in casi di incidenti coinvolgenti sostanze

pericolose o rischiose e l'uso di annotazioni (*entries*) individuali nel Codice Internazionale Marittimo per i Carichi Solidi alla Rinfusa (IMSBC), come appropriate, a questo riguardo.

### **Primo soccorso medico**

- 14 La Guida IMO per il Primo Soccorso Medico da Usare negli Incidenti Coinvolgenti Merci Pericolose (MFAG) e il suo uso e applicazione unitamente alle altre guide o consigli medici inviati per radio.

### **Sezione B-V/c\***

*Guida riguardante l'addestramento di ufficiali e comuni responsabili per il maneggio del carico su navi trasportanti sostanze pericolose e rischiose in colli*

- 1 L'addestramento dovrebbe essere diviso in due parti, una parte generale sui principi coinvolti e una parte sull'applicazione di tali principi alle operazioni nave. Tutto l'addestramento e le istruzioni dovrebbero essere dati da personale propriamente qualificato e di idonea esperienza e comprendere almeno gli argomenti riportati nei paragrafi da 2 a 19, qui di seguito

### **Principi**

#### **Caratteristiche e proprietà**

- 2 Le importanti caratteristiche fisiche e le proprietà chimiche delle sostanze pericolose e rischiose, sufficienti a dare una comprensione basica dei rischi intrinseci e i rischi coinvolti

#### **Classificazione delle sostanze pericolose e rischiose e materiali possedenti rischi chimici**

- 3 Le classi IMO delle merci pericolose da 1 a 9 e i rischi associati con ogni classe;

#### **Rischi per la salute**

- 4 Pericoli dal contatto con la pelle, inalazione, ingestione e radiazione

#### **Convenzioni, regolamenti e raccomandazioni**

- 5 Familiarizzazione generale con i pertinenti requisiti dei capitoli II-2 e VII della Convenzione SOLAS 1974, e dell'Allegato III della MARPOL 73/78, includendo la sua applicazione attraverso il Codice IMDG
- Non ci sono regole corrispondenti nella Convenzione o sezioni nella Parte A del Codice per le sezioni B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f e B-V/g

## **Uso di e familiarizzazione con il Codice Internazionale Marittimo delle Merci Pericolose (IMDG Code)**

- 6 Conoscenza generale dei requisiti del Codice IMDG relativi alla dichiarazione, documentazione, imballaggio, etichettatura e cartellonistica; imballaggio del carico nel container e del veicolo; cisterne portatili; contenitori cisterna e autocisterne, altri mezzi di trasporto usati per le sostanze pericolose
- 7 Conoscenza dell'identificazione, marche ed etichettatura per lo stivaggio, rizzaggio, separazione e segregazione nei differenti tipi di navi menzionati nel Codice IMDG
- 8 Sicurezza del personale, includendo l'attrezzatura di sicurezza, gli strumenti di misurazione, il loro uso e l'applicazione pratica e l'interpretazione dei risultati

### **Applicazione a bordo**

#### **Classe 1 – Esplosivi**

- 9 Le sei divisioni dei rischi e i 13 gruppi di compatibilità; imballaggio e depositi usati per il trasporto degli esplosivi; strutture durevoli dei container di carico e veicoli; norme per lo stivaggio, includendo le specifiche disposizioni per lo stivaggio in coperta o sotto coperta; segregazione da merci pericolose di altre classi all'interno della classe 1 e dalle merci non pericolose; trasporto e stivaggio sulle navi passeggeri; adattabilità degli spazi di carico; precauzioni di sicurezza (*security*); precauzioni che devono essere prese durante l'imbarco e lo sbarco

#### **Classe 2 – Gas (compressi, liquefatti o dissolti sotto pressione), infiammabili, non infiammabili, non tossici e tossici**

- 10 Tipi di cisterne a pressione delle navi e di cisterne portatili, includendo i congegni di rilascio e chiusura usati; categorie di stivaggio; precauzioni generali di stivaggio, includendo quelle per i gas velenosi e infiammabili e i gas che sono inquinanti marini.

#### **Classe 3 – Liquidi infiammabili**

- 11 Imballaggio, containers cisterna, cisterne portatili e autocisterne; categorie di stivaggio, includendo i requisiti specifici per i recipienti plastici; precauzioni generali di stivaggio, includendo quelle per gli inquinanti marini; requisiti di segregazione; precauzioni che devono essere prese quando si trasportano liquidi infiammabili a temperature elevate.

#### **Classe 4.1 – Infiammabili solidi**

#### **Classe 4.2 – Sostanze soggette a combustione spontanea**

#### **Classe 4.3 – Sostanze che, al contatto con l'acqua, emettono gas infiammabili**

- 12 Tipi di imballaggio; trasporto e stivaggio secondo temperature controllate per prevenire la decomposizione e la possibile esplosione; categorie di stivaggio; precauzioni generali distivaggio, includendo quelle applicabili alle sostanze auto reattive e correlate, esplosivi

desensibilizzati e inquinanti marini; requisiti di segregazione per prevenire il riscaldamento e l'accensione, l'emissione di gas velenosi o infiammabili e la formazione di misture esplosive

#### **Classe 5.1 – Sostanze ossidanti**

#### **Classe 5.2 – Perossidi organici**

- 13 Tipi di imballaggio; trasporto e stivaggio secondo temperature controllate per prevenire la decomposizione e la possibile esplosione; categorie di stivaggio; precauzioni generali di stivaggio, includendo quelle applicabili agli inquinanti marini; requisiti di segregazione per garantire la separazione dal materiale combustibile, da acidi e sorgenti di calore per prevenire l'incendio, l'esplosione e la formazione di gas tossici; precauzioni per ridurre la frizione e l'impatto che potrebbe far iniziare la decomposizione.

#### **Classe 6.1 – Sostanze tossiche**

#### **Classe 6.2 – Sostanze infettive**

- 14 Tipi di imballaggio; categorie di stivaggio; precauzioni generali di stivaggio, includendo quelle applicabili ai liquidi tossici, infiammabili e agli inquinanti marini; requisiti di segregazione, considerando specialmente che la caratteristica comune a queste sostanze è la loro capacità (*ability*) di causare la morte o serie lesioni alla salute umana; misure di decontaminazione in caso di sversamento

#### **Classe 7 – Materiali radioattivi**

- 15 Tipi di imballaggio; indice di trasporto in relazione allo stivaggio e alla segregazione; stivaggio e segregazione dalle persone; pellicole e lastre fotografiche non sviluppate e derrate alimentari; categorie di stivaggio; requisiti generali di stivaggio; requisiti di segregazione e distanze di separazione; segregazione dalle altre merci pericolose.

#### **Classe 8 – Sostanze corrosive**

- 16 Tipi di imballaggio; categorie di stivaggio; precauzioni generali di stivaggio, includendo quelle applicabili ai liquidi corrosivi, infiammabili e agli inquinanti marini; requisiti di segregazione, considerando specialmente che la caratteristica comune a queste sostanze è la loro capacità (*ability*) di causare severi danni al tessuto vivente (pelle)

#### **Classe 9 – Sostanze e articoli vari pericolosi**

- 17 Esempi di rischi includendo l'inquinamento marino

#### **Precauzioni di sicurezza e procedure di emergenza**

- 18 Sicurezza elettrica negli spazi di carico; precauzioni che devono essere prese prima di entrare in spazi chiusi che possono contenere atmosfere prive di ossigeno, velenosa o infiammabile; i possibili effetti dello sversamento o dell'incendio nel trasporto via mare delle sostanze di ogni classe; considerazione di eventi in coperta o sotto coperta; uso delle

procedure IMO di risposta all'emergenza per le navi che trasportano merci pericolose; piani e procedure di emergenza che devono essere seguite in caso di incidenti coinvolgenti sostanze pericolose.

### **Primo soccorso medico**

- 19 La guida medica IMO per il primo soccorso medico da usare negli incidenti che coinvolgono merci pericolose (MFAG) e il suo uso e applicazione unitamente con le altre guide e consigli medici via radio

### **Sezione B-V/d\***

*Guida sull'applicazione delle disposizioni della Convenzione STCW alle unità mobili offshore (MOUs)*

- 1 Le disposizioni della Convenzione STCW si applicano al personale marittimo delle MOUs autopropulse mentre procedono per il viaggio
- 2 Le disposizioni della Convenzione STCW non si applicano alle MOUs non autopropulse o alle MOUs in posizione
- 3 Quando sono considerati appropriati degli standards di addestramento e certificazione per una MOU in posizione, il paese di iscrizione (*country of registry*) dovrebbe tenere in conto le pertinenti raccomandazioni IMO. In particolare, tutti i membri marittimi dell'equipaggio di una MOUs auto propulsa e, dove richiesto, su altre unità, dovrebbero soddisfare i requisiti della Convenzione STCW, come emendata
- 4 Alle MOUs procedenti in viaggi internazionali è richiesto di portare i documenti relativi alla tabella di armamento (*safe manning documents*)
- 5 Le MOUs in posizione sono soggette alla legislazione nazionale dello Stato costiero nella cui esclusiva Zona Economica (EEZ) esse operano. Tali Stati costieri dovrebbero tenere conto delle pertinenti raccomandazioni IMO e non dovrebbero prescrivere standards più alti per le MOUs iscritte in altri paesi, di quelli applicati alle MOUs iscritte in quello Stato costiero
- 6 Tutto il personale speciale impiegato a bordo di MOUs (siano esse o no autopropulse) dovrebbe essere fornito di una appropriata familiarizzazione e dell'addestramento di sicurezza basico in conformità con le pertinenti raccomandazioni IMO

\*Non ci sono regole corrispondenti nella Convenzione o sezioni nella Parte A del Codice per le sezioni B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f e B-V/g

## **Sezione B-V/e\***

*Guida riguardante l'addestramento e le qualificazioni di comandanti e ufficiali responsabili di una guardia di navigazione a bordo di offshore supply vessels*

- 1 E' importante che i comandanti e gli ufficiali coinvolti nelle operazioni di rifornimento offshore dovrebbero avere la pertinente esperienza e addestramento prima di assumere i loro compiti (*duties*) a bordo di offshore supply vessels. Il fuoco (*focus*) dovrebbe essere sull'esperienza operativa di bordo o una combinazione di esperienze operative e addestramento sul simulatore di addestramento
- 2 I comandanti e gli ufficiali dovrebbero comprendere le caratteristiche uniche di manovra e governabilità comuni agli offshore supply vessels
- 3 Prima di svolgere le operazioni di rifornimento offshore, i comandanti e gli ufficiali dovrebbero:
  - .1 avere una conoscenza dell'industria offshore e i termini usati nelle varie operazioni
  - .2 comprendere l'importanza di mantenere in ogni momento una sicura distanza di lavoro quando si lavora nelle posizioni/installazioni offshore
  - .3 avere conoscenza della manovrabilità della nave e del mantenimento della posizione secondo le varie condizioni climatiche
  - .4 comprendere gli specifici parametri progettuali delle navi; e
  - .5 comprendere la necessità di avere una visione illimitata e la visione delle aree di lavoro
- 4 mentre a bordo di un offshore supply vessels, il comandante e gli ufficiali dovrebbero:
  - .1 avere la conoscenza delle caratteristiche di governabilità e i comportamenti delle navi dotate delle varie apparecchiature di propulsione; e
  - .2 essere capaci di manovrare l'offshore supply vessel nella stretta vicinanza di installazioni offshore o altre navi
- 5 I comandanti dovrebbero comprendere la necessità per l'altro personale a bordo coinvolto nello svolgimento delle operazioni di rifornimento di familiarizzarsi con i propri compiti (*duties*)

## **Offshore supply vessels svolgenti operazioni di movimentazione delle ancore (Anchor handling)**

- 6 E' importante che i comandanti e gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione a bordo di supply vessels coinvolte nelle operazioni di movimentazione delle ancore abbiano la pertinente esperienza ed addestramento
- 7 Prima di svolgere le operazioni di movimentazione delle ancore, i comandanti e gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione dovrebbero:
  - .1 essere ben informati sulle caratteristiche di governo della nave in relazione alla movimentazione delle ancore, includendo ma non limitate a:
    - Non ci sono regole corrispondenti nella Convenzione o sezioni nella Parte A del Codice per le sezioni B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f e B-V/g

- .1.1 navigazione e mantenimento della posizione
  - .1.2 governo della nave
  - .1.3 completa conoscenza della stabilità degli offshore supply vessels, in particolare la combinazione di un basso angolo di  $GZ_{MAX}$ , coperta bassa e grandi forze esterne. Uso dei calcolatori per il carico e il conflitto tra una nave rigida e dura e un buon ambiente di lavoro in coperta. Riduzione potenziale della stabilità usando i sistemi anti rollio, e
  - .1.4 operazioni nelle rischiose aree petrolifere includendo la localizzazione di ogni condotta (*pipelines*) o altre strutture sul fondo del mare nell'area dove le ancore o altre apparecchiature di ormeggio è possibile che vengano usate; e
  - .2 essere diventati completamente familiari con l'uso di tutti gli strumenti e i sistemi installati sulla nave interessata e coinvolti nella movimentazione delle ancore, includendo le loro capacità e limitazioni, includendo, ma non limitato a:
    - .2.1 uso dei vari thrusters e propulsione azimut o convenzionale
    - .2.2 recupero, movimentazione, sollevamento di oggetti pesanti, rimorchio, movimentazione delle ancore e posa delle ancore per le piattaforme offshore, bettoline e installazioni
    - .2.3 rimorchio delle piattaforme, bettoline e altre navi
    - .2.4 far funzionare (*operation*) i verricelli per il sollevamento e di rimorchio con un tiro fino a 600 tonnellate metriche
    - .2.5 completa dettagliata conoscenza delle basi delle operazioni di rimorchio e i verricelli per la movimentazione delle ancore, in particolare, funzioni dei congegni di limitazione del carico e dei sistemi di rilascio e l'associata attrezzatura quali le bitte da rimorchio (*towing pin*) e le bozze, e
    - .2.6 le significative differenze tra lo sgancio di emergenza del gancio di rimorchio e i verricelli
- 8 I comandanti e gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione di una anchor handling dovrebbero avere sufficiente e approvata esperienza per essere stati supervisionati durante un numero di movimenti della piattaforma (Rig), come ritenuto necessario dall'Amministrazione. L'addestramento può essere integrato da appropriato addestramento al simulatore

### **Sezione B-V/f\*\***

*Guida sull'addestramento ed esperienza per il personale azionante (operating) i sistemi di Posizionamento Dinamico\**

- 1 Posizionamento Dinamico è definito come il sistema per il quale la posizione e la prua di una nave autopropulsa è automaticamente controllata usando le proprie unità di propulsione
- 2 Il personale impegnato nell'azionare (*operating*) il sistema di Posizionamento Dinamico (DP) dovrebbe ricevere un pertinente addestramento ed esperienza pratica. Gli elementi teorici di questo addestramento dovrebbero permettere agli Operatori del Posizionamento Dinamico (DPOs) di comprendere il funzionamento (*operation*) del sistema DP e dei suoi componenti. Conoscenza, comprensione e esperienza maturata dovrebbero permettere al personale di far funzionare (*operate*) in sicurezza le navi in DP, con il dovuto riguardo per la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino

\*\* Non ci sono regole corrispondenti nella Convenzione o sezioni nella Parte A del Codice per le sezioni B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f e B-V/g

- Fare riferimento a MSC.1/Circ.738/Rev.2 "Guidelines for Dynamic Positioning System (DP) operator training for training and experience of key DP personnel"

- 3 Il contenuto dell'addestramento e dell'esperienza dovrebbe comprendere i seguenti componenti di un sistema DP:
  - .3.1 stazione di controllo DP
  - .3.2 produzione e gestione della corrente elettrica (*power*)
  - .3.3 unità di propulsione
  - .3.4 sistemi di riferimento della posizione
  - .3.5 sistemi di riferimento della prua (*heading*)
  - .3.6 sistemi di riferimento ambientale; e
  - .3.7 sistemi di riferimento forze esterne quali i misuratori di tensione del cavo d'acciaio (*hawser*)
  
- 4 L'addestramento e l'esperienza dovrebbero comprendere la serie di operazioni di routine del DP, come pure la gestione dei guasti del DP, avarie, incidenti ed emergenze, per garantire che le operazioni proseguono o vengono fermate in sicurezza. L'addestramento non dovrebbe essere limitato solamente ai DPOs e ai comandanti DP; altro personale a bordo, quale l'ufficiale elettrotecnico e gli ufficiali di macchina, possono richiedere un addestramento e una esperienza addizionale per garantire che essi siano capaci (*able*) di svolgere i loro compiti (*duties*) su una nave DP. Considerazione dovrebbe essere data a svolgere appropriate esercitazioni DP come una parte dell'addestramento e dell'esperienza di bordo. I DPOs dovrebbero avere la conoscenza del tipo e dello scopo della documentazione associata alle operazioni DP, come i manuali operativi, Tipi di guasti e Analisi degli effetti (*failure Modes and Effect Analysis*) (FMEAs) e capacità di riportate i dati su un diagramma (*plot*)
  
- 5 Tutto l'addestramento dovrebbe essere dato da personale qualificato di idonea esperienza
  
- 6 A seguito dell'incarico ad una nave di operare in maniera DP, il comandante, i DPOs e l'altro personale addestrato DP dovrebbe essere familiarizzati con la specifica attrezzatura installata a bordo e le caratteristiche della nave. Particolare considerazione dovrà essere data alla natura del lavoro della nave e all'importanza del sistema DP in questo lavoro

### **Sezione B-V/g\***

*Guida riguardante l'addestramento di Comandanti e ufficiali per navi che operano in acque polari\*\**

- 1 E' importante che i Comandanti , gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione e gli ufficiali responsabili di una guardia di macchina a bordo di navi che operano in acque polari debbano avere la pertinente esperienza e l'addestramento, come segue:
  - .1 Prima di essere assegnati ai compiti (*duties*) a bordo di tali navi:
    - .1.1 Per i comandanti e gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione, l'addestramento dovrebbe fornire la conoscenza basica di almeno degli argomenti riportati nei paragrafi da 2 a 11, sotto riportati, e:

\* Non ci sono regole corrispondenti nella Convenzione o sezioni nella Parte A del Codice per le sezioni B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B-V/e, B-V/f e B-V/g

\*\*Riferirsi alla risoluzione A.1024 (26) sulle Linee guida per le navi che operano in acque polari

- .1.2 Per gli ufficiali responsabili di una guardia di macchina, l'addestramento dovrebbe fornire la conoscenza basica di almeno degli argomenti riportati nei paragrafi 3, 6, 10 e 11, sotto riportati.
- .2 I Comandanti e i Direttori di Macchina (*Chief engineer officers*) dovrebbero avere una sufficiente e appropriata esperienza nell'operare (*operating*) navi in acque polari

### **Caratteristiche del ghiaccio – Aree ghiacciate**

- 2 Interpretazione delle differenti carte del ghiaccio e consapevolezza dei limiti dei dati meteorologici e oceanografici, fisica del ghiaccio, formazione, crescita, invecchiamento e stadio di scioglimento; tipi di ghiaccio e concentrazioni; pressione del ghiaccio; frizione dal ghiaccio coperto di neve; implicazione degli spruzzi di ghiaccio e della formazione di ghiaccio (*icing*); precauzioni contro la formazione di ghiaccio e riduzione delle conseguenze; regimi di ghiaccio nelle differenti regioni e in differenti stagioni, includendo le differenze tra l'Artico e l'Antartico; riconoscimento delle conseguenze della rapida trasformazione in ghiaccio e delle condizioni del tempo; movimenti degli iceberg e del pack.

### **Prestazione della nave nel ghiaccio e nel clima freddo**

- 3 Caratteristiche della nave; tipi di navi; disegni dello scafo; requisiti di irrobustimento contro il ghiaccio; la classe ghiaccio (*ice class*) nelle differenti società di classifica – classe polare e regole locali; limiti delle classi ghiaccio (*ice classes*); invernizzazione (*winterization*) e preparazione della nave; prestazione del sistema bassa temperatura.

### **Pianificazione del viaggio e della traversata per una nave nel ghiaccio\***

- 4 Sviluppo di un sicuro istradamento (*routeing*) e pianificazione della traversata per evitare, dove possibile, il ghiaccio, includendo l'interpretazione delle varie forme di immagini di ghiaccio e dei dati per aiutare nella preparazione di una pianificazione strategica della traversata; ingresso nel ghiaccio da acque aperte per evitare gli iceberg e le condizioni di ghiaccio pericoloso; navigazione, determinando quando è sicuro oppure no di entrare in aree contenenti ghiaccio o iceberg a causa dell'oscurità, banchi di nebbia o pressione del ghiaccio.

### **Operare (*operating*) e governare una nave nel ghiaccio**

- 5 Valutazione dei preparativi e del rischio prima di avvicinarsi alle acque infestate dai ghiacci; operazioni non assistite di navi con differenti classi di ghiaccio (*ice class*) in differenti tipi di ghiaccio; velocità sicura in presenza di ghiaccio e iceberg; comunicazioni con un rompighiaccio e altre navi; navigazione nelle varie concentrazioni e copertura di ghiaccio; consapevolezza dell'aumento in energia del movimento; uso degli iceberg come riparo e accesso attraverso il ghiaccio compatto (*packed ice*).
- 6 Uso di un differente sistema di propulsione e timone, includendo la consapevolezza della forza del sistema e le limitazioni alla capacità; uso dei sistemi di sbandamento e assetto, carico delle motrici e problemi di raffreddamento

\* Riferirsi alla risoluzione A.999 (25) sulle Linee guida sulla pianificazione del viaggio per le navi passeggeri operanti in aree remote

### **Regole e raccomandazioni**

- 7 Requisiti locali per entrare nelle differenti regioni, includendo il Trattato Antartico; le norme internazionali e le raccomandazioni

### **Limiti delle apparecchiature**

- 8 Uso di e rischi associati con gli ausili della navigazione terrestre nelle acque polari; errori della bussola per le latitudini elevate; discriminazione dei bersagli radar e aspetto del ghiaccio nel cumulo di ghiaccio (*ice clutter*); limiti dei sistemi di posizionamento elettronico alle alte latitudini; limiti delle carte nautiche e delle descrizioni dei portolani; limiti nei sistemi di comunicazione

### **Precauzioni di sicurezza e procedure di emergenza**

- 9 Disponibilità di dati idrografici sufficienti per la navigazione sicura; precauzioni per quando si naviga in acqua poco sorvegliate idrograficamente; limiti della prontezza della ricerca e soccorso e responsabilità, includendo l'area A4 GMDSS e le limitazioni alle strutture di comunicazione SAR; consapevolezza dei piani di emergenza; conoscenza delle procedure di rimorchio; valore del contatto con le altre navi e la locale organizzazione SAR; riconoscimento dei pericoli quando gli equipaggi sono esposti alle basse temperature; procedure e tecniche per abbandonare la nave e sopravvivenza sul ghiaccio; problemi di affaticamento per l'equipaggio a causa del rumore e delle vibrazioni; trasporto di risorse addizionali quali il combustibile, alimenti e vestiario extra; consapevolezza dell'addizionale gravità delle conseguenze degli incidenti nelle acque polari
- 10 Stabilire delle sicure procedure di lavoro; consapevolezza dei più comuni danni allo scafo e all'attrezzatura e come evitarli; limiti dei sistemi di lotta antincendio.

### **Considerazioni ambientali**

- 11 Sensibili aree marine per la discarica; aree dove è proibita l'attività marittima (*shipping*) o dovrebbe essere evitata; aree speciali nella MARPOL; limiti delle attrezzature anti sversamento di idrocarburi (*oil*); piani per far fronte all'aumento dei volumi dell'immondizia, acqua di sentina, morchie, acque grigie (*seawage*), ecc.; conseguenze dell'inquinamento nel clima freddo

### **Sezione B-V/3**

*Guida riguardante l'addestramento e le qualificazioni dei comandanti, ufficiali, comuni e altro personale imbarcato su navi soggette al Codice IGF*

### **Persone con responsabilità diretta**

- 1 Il termine "persone con responsabilità diretta" come utilizzato nella regola V/3, paragrafi 7 e 9, significa una persona nella posizione di poter prendere decisioni (*decision making capacity*) relative alla movimentazione del combustibile (*fuel*) indicato (*addressed*) nel Codice IGF o altre operazioni relative al combustibile (*fuel*).

## **Prova di qualificazione**

- 2 Il comandante di ogni nave soggetta al Codice IGF dovrebbe garantire che l'ufficiale o la persona con responsabilità diretta per il combustibile (*fuel*) a bordo, posseda l'appropriato certificato, rilasciato o confermato (*endorsed*) o validato come richiesto dalla regola V/3, ed ha avuto una esperienza pratica recente a bordo di un appropriato tipo di nave per permettere all'ufficiale o alla persona di svolgere in sicurezza (*safely*) i compiti (*duties*) assegnati.

## **Guida riguardante l'imbarco (*seagoing service*)**

- 3 Lo scopo della qualificazione del servizio a bordo (*shipboard service*) è quello di fornire l'addestramento e la conoscenza per l'uso sicuro del combustibile indicato (*addressed*) dal Codice IGF.
- 4 Per soddisfare l'esperienza appropriata ai loro compiti sulla nave sulla quale sono imbarcati, come riportato nella regola V/3, l'addestramento di bordo dovrebbe:
  - .1 Enfatizzare l'esperienza pratica (*hands on experience*) ed essere relativo all'impiego del marittimo, cioè: l'addestramento del personale di coperta può essere differente da quello di macchina;
  - .2 Sotto la supervisione di personale qualificato e con esperienza nella movimentazione, caratteristiche e procedure di sicurezza dei combustibili utilizzati dalla nave: e
  - .3 Essere cercato un imbarco a bordo di una nave che trasporta combustibili relativi alla Certificazione di Perizia (*Certificate of Proficiency*) e la nave dovrebbe essere tale da avere in uso l'attrezzatura specializzata per l'utilizzo dei combustibili indicato dal Codice IGF
- 5 Il programma di addestramento a bordo non dovrebbe, in alcun modo, interferire con il sicuro andamento o seaworthiness della nave
- 6 Gli emendamenti entreranno in vigore il 1 gennaio 2017.
- 7 I Contraenti della STCW sono invitati a prendere nota di quanto sopra ed effettuare l'azione appropriata.



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## CAPITOLO VI

### **Guida riguardante le funzioni (*functions*) di emergenza, sicurezza sul lavoro (*occupational safety*), sicurezza (*security*), cure mediche (*medical care*) e sopravvivenza**

#### **Sezione B-VI/1**

*Guida riguardante i requisiti obbligatori per la familiarizzazione di sicurezza (*safety*) e l'addestramento basilico e le istruzioni per tutti i marittimi*

#### **Prevenzione antincendio e lotta antincendio**

- 1 L'addestramento nella prevenzione incendio e la lotta antincendio, richiesto dalla sezione A-VI/1, dovrebbe includere almeno gli elementi teorici e pratici elencati nei paragrafi da 2 a 4 sotto riportati\*

#### **Addestramento teorico**

- 2 L'addestramento teorico dovrebbe comprendere:
  - .1 i tre elementi del fuoco ed esplosione (triangolo del fuoco); combustibile; sorgente di accensione; ossigeno;
  - .2 fonti di accensione; chimica; biologica; fisica;
  - .3 materiali infiammabili; infiammabilità; punto di accensione; temperatura di combustione; velocità di combustione; valore termico; limite inferiore di infiammabilità (LFL); limite superiore di infiammabilità (UFL); campo di infiammabilità; inertizzazione; elettricità statica; punto d'infiammabilità, autocombustione.
  - .4 rischio incendio e propagazione dell'incendio per radiazione, convezione e conduzione;
  - .5 reattività
  - .6 classificazione degli incendi e agenti estinguenti applicabili
  - .7 cause principali dell'incendio a bordo delle navi; colaggi di olio in macchina; sigarette; surriscaldamento (cuscinetti); attrezzatura di cucina (forni, canne aspirazione, friggitrici, scaldapiatti, ecc.); accensione spontanea (carico, rifiuti, ecc); lavori a caldo (saldatura, taglio, ecc.); apparati elettrici (corto circuito; riparazioni non professionali); reazione, auto riscaldamento e auto accensione; incendio doloso; elettricità statica
  - .8 prevenzione antincendio
  - .9 sistemi di individuazione incendio e fumo; sistemi automatici di allarme;
  - .10 attrezzatura lotta antincendio, includendo:
    - .10.1 installazioni fisse di bordo e loro ubicazione; collettori incendio, idranti; raccordo internazionale per terra; installazioni di soffocamento, anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), schiuma; impianto di acqua spruzzata a pressione in speciali categorie di spazi, ecc; impianto automatico sprinkler; pompa incendio di emergenza; generatore elettrico; distributori di polvere chimica (*chemical powder applicants*); descrizione generale degli apparati mobili richiesti e disponibili; impianto nebbia

\* Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di assistenza nella preparazione dei corsi

ad alta velocità (*high pressure*); schiuma ad alta espansione; nuovi sviluppi e attrezzature

- .10.2 equipaggiamento da pompieri; dotazione individuale; autorespiratore; apparato rianimatore; elmetto a fumo o maschera; sagola di sicurezza ignifuga e imbracatura; e loro ubicazione a bordo; e
- .10.3 attrezzatura generale, includendo manichette, boccalini, connessioni, asce antincendio; estintori portatili; coperte antincendio
- .11 costruzione e sistemazioni (*arrangements*), includendo le sfuggite di emergenza; mezzi per liberare dai gas (*gas freing*) le cisterne; divisioni di classe A,B e C; impianti di gas inerte;
- .12 organizzazione lotta antincendio di bordo, includendo l'allarme generale; piani controllo antincendio, punti di riunione e compiti (*duties*) degli individui; comunicazioni, includendo quelle nave-terra quando in porto; procedure di sicurezza personale; esercitazioni periodiche di bordo; sistemi di ronda;
- .13 conoscenza pratica dei metodi di rianimazione
- .14 metodi di lotta antincendio, includendo l'attivazione del segnale di allarme; localizzazione e isolamento; gettito a mare; inibizione; raffreddamento; soffocamento; estinzione; guardia anti riaccensione; estrazione del fumo; e
- .15 agenti per la lotta antincendio, includendo acqua, getto pieno, spray, nebbia, allagamento; schiuma alta e media espansione; anidride carbonica (CO<sub>2</sub>); aqueous film forming foam (AFFF); polveri chimiche secche; nuovi sviluppi e attrezzature.

### **Addestramento pratico**

- 3 L'addestramento pratico, sotto riportato, dovrebbe avvenire in spazi che forniscano condizioni di addestramento veramente realistiche (es. simulate condizioni di bordo) e ogni qualvolta possibile e pratico dovrebbe essere svolto nell'oscurità come pure di giorno e dovrebbe permettere alle persone da addestrare (*trainees*) di acquisire la capacità (*ability*) di:
  - .1 usare i vari tipi di estintori portatili
  - .2 usare l'autorespiratore
  - .3 estinguere i piccoli incendi, es. incendi elettrici, incendi di idrocarburi (*oil*) e incendi di propano
  - .4 estinguere gli incendi estesi con l'acqua (boccalini a getto e a spray)
  - .5 estinguere gli incendi sia con la schiuma, con la polvere o altro adatto agente chimico
  - .6 entrare e attraversare, con la sagola di sicurezza ma senza autorespiratore, un compartimento nel quale è stata iniettata la schiuma ad alta espansione
  - .7 combattere l'incendio in locali chiusi pieni di fumo, indossando l'autorespiratore
  - .8 estinguere l'incendio con l'acqua nebulizzata o ogni altro agente adatto per la lotta antincendio in un locale alloggio o locale macchina simulato con fuoco e fumo intenso;
  - .9 estinguere un incendio di idrocarburi (*oil*) con le prolunghe a nebbia e boccalini spray, polvere chimica secca o erogatori di schiuma; e
  - .10 effettuare un soccorso in un locale pieno di fumo, indossando l'autorespiratore

### **Generalità**

- 4 Le persone da addestrare (*trainees*) dovrebbe resi consapevoli della necessità di mantenere a bordo uno stato di prontezza

### **Primo soccorso elementare\***

- 5 L'addestramento nel primo soccorso elementare richiesto dalla regola VI/1, come parte dell'addestramento basico, dovrebbe essere dato ad uno stadio iniziale della formazione professionale, preferibilmente durante l'addestramento pre-marinaro, per permettere ai marittimi di effettuare immediatamente l'azione quando incontrano un incidente o altra emergenza medica fino all'arrivo di una persona con l'abilità (*skills*) in primo soccorso o la persona responsabile delle cure mediche a bordo

### **Sicurezza personale e responsabilita' sociali\***

- 6 Le Amministrazioni dovrebbero tenere in mente il significato della comunicazione e delle abilità (*skills*) del linguaggio per mantenere la sicurezza della vita e della proprietà in mare e per prevenire l'inquinamento marino. Dato il carattere internazionale dell'industria marittima, la fiducia nelle comunicazioni vocali da nave a nave e da nave a terra, l'aumentato utilizzo di equipaggi multinazionali, e la preoccupazione che i membri dell'equipaggio siano capaci (*able*) di comunicare con i passeggeri durante una emergenza, l'adozione di un linguaggio comune per le comunicazioni marittime dovrebbe promuovere la sicura pratica riducendo il rischio dell'errore umano nel comunicare le informazioni essenziali.
- 7 Anche se non universale, per pratica comune l'inglese sta diventando rapidamente il linguaggio standard delle comunicazioni per gli scopi della sicurezza marittima, parzialmente come risultato dell'uso dell'IMO Standard Marine Communication Phrase
- 8 Le Amministrazioni dovrebbero considerare i benefici di garantire che i marittimi abbiano una capacità (*ability*) di usare almeno un elementare vocabolario inglese, con una enfasi sui termini nautici e situazioni.

### **Sezione B-VI/2**

*Guida riguardante la certificazione per la perizia (proficiency) nei mezzi di salvataggio, battelli di emergenza (rescue boats) e battelli di emergenza veloci (fast rescue boats)*

- 1 Prima che inizi l'addestramento i requisiti di idoneità sanitaria, riguardante particolarmente la vista e l'udito, dovrebbero essere soddisfatti dal candidato
  - 2 L'addestramento dovrebbe essere pertinente alle disposizioni della Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare (SOLAS), come emendata
  - 3 I Contraenti possono anche accettare l'addestramento a bordo e l'esperienza (quale la partecipazione alle esercitazioni) per mantenere il richiesto standard di competenza della tavola A-VI/2-1, nelle aree descritte nella sezione A-VI/2, paragrafi 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.2.1 e 12.1.5. Le Amministrazioni dovrebbero tenere in mente che l'addestramento a bordo in queste aree può solamente essere svolto in buone condizioni di tempo e se i regolamenti portuali lo permettono
- Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di aiuto nella preparazione dei corsi

### **Sezione B-VI/3**

*Guida riguardante l'addestramento nella lotta antincendio avanzata*  
(Nessuna disposizione)

### **Sezione B-VI/4**

*Guida riguardante i requisiti del primo soccorso sanitario (Medical First Aid) e assistenza medica (Medical Care)*

- 1 I programmi di addestramento per i marittimi designati a svolgere i compiti (tasks), doveri (duties) e responsabilità elencate nella colonna 1 della tavola A-VI/4-1 per fornire il primo soccorso sanitario a bordo della nave, dovrebbero tenere conto della guida della revisionata Guida Medica Internazionale per le Navi (*International Medical Guide for Ships*), come appropriato

### **Sezione B-VI/5**

*Guida riguardante l'addestramento e la certificazione degli ufficiali alla sicurezza di bordo (ship security officers)*

- 1 L'addestramento dovrebbe essere pertinente alle disposizioni del Codice ISPS e la Convenzione SOLAS, come emendata\*
- 2 Al termine dell'addestramento, un ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*) dovrebbe avere una adeguata conoscenza della lingua inglese per interpretare correttamente e comunicare messaggi pertinenti alla nave o alla struttura di sicurezza portuale (*port security facility*)
- 3 In circostanze di eccezionale necessità, quando una persona in possesso di un certificato di perizia (*proficiency*) come ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*) è temporaneamente non disponibile, l'Amministrazione può permettere a un marittimo avente specifici compiti (*duties*) e responsabilità di sicurezza e una comprensione del piano di sicurezza della nave (*ship security plan*) per servire come ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*) e di eseguire tutti i compiti (*duties*) e responsabilità dell'ufficiale alla sicurezza di bordo (*ship security officer*) fino al prossimo porto di scalo o per un periodo non superiore a 30 giorni, qualunque sia il più grande. La compagnia dovrebbe, al più presto possibile, informare le competenti autorità del prossimo (i) porto (i) di scalo delle disposizioni sul posto (*in place*).

- 
- Il pertinente IMO Model Course (s) può essere di aiuto per la preparazione dei corsi

### **Sezione B-VI/6**

*Guida riguardante i requisiti minimi obbligatori per l'addestramento relativo alla sicurezza (security) e istruzioni per tutti i marittimi*

#### **Familiarizzazione e consapevolezza sulla sicurezza (security)**

- 1 I marittimi e il personale di bordo non sono esperti di sicurezza (*security*) e non è l'obiettivo delle disposizioni della Convenzione o di questo Codice di convertirli in specialisti della sicurezza (*security*)
- 2 I marittimi ed il personale di bordo dovrebbe ricevere un adeguato addestramento relativo alla sicurezza (*security*) o istruzione e addestramento di familiarizzazione così da acquisire la richiesta conoscenza e comprensione per svolgere i propri compiti (*duties*) assegnati e contribuire collettivamente al miglioramento della sicurezza (*security*) di bordo

- 3 I marittimi senza designati compiti (*duties*) di sicurezza (*security*) dovrebbero completare l'addestramento di consapevolezza della sicurezza o le istruzioni enunciate nella sezione A-VI/6 almeno una volta nella loro carriera. Non c'è la necessità di rinfrescamento (*refreshment*) o riconvalida di questo addestramento se il marittimo o il personale di bordo interessato soddisfa i requisiti di familiarizzazione relativi alla sicurezza (*security*) della regola VI/6 e partecipa alle esercitazioni (*drills*) ed esercizi (*exercises*) richiesti dal Codice ISPS.

#### **Marittimi con designati compiti (*duties*) di sicurezza (*security*)**

- 4 L'espressione "con designati compiti (*duties*) di sicurezza" nella sezione A-VI/6 denota quelli aventi specifici compiti (*duties*) e responsabilità di sicurezza (*security*) in conformità con il piano di sicurezza di bordo. (*ship security plan*).
- 5 I marittimi con designati compiti (*duties*) di sicurezza (*security*) dovrebbero completare l'addestramento enunciato nella sezione A-VI/6 almeno una volta nella loro carriera. Non c'è la necessità di rinfrescamento (*refreshment*) o riconvalida di questo addestramento se il marittimo o il personale di bordo interessato soddisfa i requisiti di familiarizzazione relativi alla sicurezza (*security*) della regola VI/6 e partecipa alle esercitazioni ed esercizi (*drills and exercises*) richiesti dal Codice ISPS.
- 6 A quelli che forniscono "un addestramento di familiarizzazione relativo alla sicurezza (*security*)" in conformità con la sezione A-VI/6, non dovrebbe essere richiesto di soddisfare i requisiti sia riguardanti la regola I/6 o della sezione A-I/6
- 7 In circostanze di eccezionale necessità, quando i compiti (*duties*) relativi alla sicurezza (*security*) di bordo sono richiesti di essere svolti da una persona qualificata a svolgere i compiti (*duties*) relativi alla sicurezza (*security*) e tale persona è temporaneamente non disponibile, l'Amministrazione può permettere a un marittimo non avente compiti (*duties*) designati di sicurezza (*security*) di svolgere tali compiti (*duties*) purchè tale persona abbia una comprensione del piano di sicurezza della nave (*ship security plan*), fino al prossimo porto di scalo o per un periodo non superiore a 30 giorni, qualunque sia il più grande.



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## CAPITOLO VII

### **Guida relativa alla certificazione alternativa**

#### **Sezione B-VII/1**

*Guida riguardante il rilascio dei certificati alternativi*

(Nessuna disposizione)

#### **Sezione B-VII/2**

*Guida riguardante gli speciali programmi di addestramento integrato coperta e macchina*

- 1 Ogni Contraente dovrebbe garantire che ogni programma speciale di addestramento integrato coperta e macchina:
  - .1 è somministrato attraverso un programma approvato di addestramento
  - .2 si svolge a terra all'interno di un Ente di istruzione marittima e/o a bordo di una approvata nave scuola; e
  - .3 è documentato in un approvato quaderno di addestramento (*training record book*)

#### **Sezione B-VII/3**

*Guida riguardante i principi che regolano il rilascio dei certificati alternativi*

(Nessuna disposizione)



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## CAPITOLO VIII

### Guida riguardante la tenuta della guardia

#### Sezione B-VIII/1

Guida riguardante l'idoneità al lavoro (*fitness for duty*)

#### Prevenzione dell'affaticamento (*fatigue*)

- 1 Nell'osservare i requisiti del periodo di riposo, (il termine) "condizioni operative di primaria importanza" dovrebbe essere utilizzato per indicare solamente il lavoro essenziale di bordo che non può essere ritardato per motivi di sicurezza (*safety*) o ambientali o che non poteva essere ragionevolmente previsto all'inizio del viaggio.
- 2 Anche se non c'è una definizione tecnica di affaticamento (*fatigue*) universalmente accettata, ogni persona coinvolta nelle operazioni di bordo dovrebbe essere allertata sui fattori che possono contribuire all'affaticamento (*fatigue*), includendo ma non limitandosi a quelli identificati dall'Organizzazione\* e tenerli in conto quando si prendono decisioni circa l'operatività (*operations*) della nave.
- 3 Nell'applicare la regola VIII/1, il seguente dovrà essere tenuto in conto:
  - .1 le disposizioni prese per prevenire l'affaticamento (*fatigue*) dovrebbero garantire che l'eccessivo o non ragionevole totale delle ore di lavoro non dovrebbe essere raggiunto. In particolare, i periodi minimi di riposo specificati nella sezione A-VIII/1 non dovrebbero essere interpretati come implicanti che tutte le altre ore possano essere dedicate alla tenuta della guardia o ad altri compiti (*duties*)
  - .2 la frequenza e la lunghezza dei periodi di franchigia e la garanzia di franchigie compensative, sono fattori materiali per prevenire un crescente affaticamento durante un periodo di tempo; e
  - .3 le disposizioni possono essere variate per navi su viaggi brevi (*short sea voyages*), purchè siano state adottate speciali disposizioni per la sicurezza (*safety*)
- 4 Le eccezioni previste dalla sezione A-VIII/1, paragrafo 9, dovrebbero essere utilizzate per indicare le eccezioni stabilite dalla Convenzione ILO sulle ore di lavoro dei marittimi e l'armamento (*manning*) delle navi, 1996 (Nr 180) o la Convenzione sul Lavoro Marittimo, 2006, quando entrerà in vigore.\* Le circostanze per le quali tali eccezioni sono applicate dovrebbero essere definite dai Contraenti
  - Vedere l'allegato alla risoluzione IMO A.772 (18) paragrafi da 2 a 4.4.1 e la MSC/Circ. 1014
  - La Convenzione è entrata in vigore il 20 agosto 2013 con la ratifica dei primi 30 Stati membri. In Italia è entrata in vigore il 19 novembre 2014, ovvero un anno dopo la ratifica
- 5 In base alle informazioni ricevute come risultato dell'investigazione degli incidenti

marittimi, le Amministrazioni dovrebbero tenere le loro disposizioni anti affaticamento, sotto revisione (*review*)

## **Prevenzione dell'abuso di droga ed alcol**

- 6 L'abuso di droga ed alcol influisce direttamente sulla buona forma (*fitness*) e capacità (*ability*) di un marittimo a svolgere i compiti (*duties*) del servizio di guardia o i compiti (*duties*) che coinvolgono i previsti compiti relativi alla sicurezza (*safety e security*) e prevenzione dell'inquinamento. Ai marittimi trovati sotto l'influenza di droghe o alcol non dovrebbe essere permesso di svolgere i compiti (*duties*) del servizio di guardia o i compiti (*duties*) che coinvolgono i previsti compiti relativi alla sicurezza (*safety e security*) e prevenzione dell'inquinamento, fino a che essi non siano più menomati nella loro capacità (*ability*) di svolgere quei compiti (*duties*).
- 7 Le Amministrazioni dovrebbero garantire che adeguate misure siano prese per prevenire che alcol e droghe menomino la capacità (*ability*) del personale di guardia e di quelli i cui compiti (*duties*) coinvolgono i previsti compiti relativi alla sicurezza (*safety e security*) e prevenzione dell'inquinamento, e dovrebbero stabilire dei programmi di controllo (*screening*), come necessario, che:
  - .1 identifichino l'abuso di droga ed alcol
  - .2 rispettino la dignità, privacy, riservatezza, e i diritti legali fondamentali degli individui interessati; e
  - .3 tenere conto delle pertinenti linee guida internazionali
- 8 Le compagnie dovrebbero considerare l'attuazione di una chiara e scritta politica di prevenzione dell'abuso di droga ed alcol, includendo la proibizione di consumare l'alcol durante le quattro ore prima di far parte di una guardia, sia per l'inserimento nel sistema di gestione della qualità o mediante la fornitura di adeguate informazioni e istruzione ai marittimi
- 9 Quelli coinvolti nell'istituzione dei programmi di prevenzione dell'abuso di alcol e droga dovrebbero tenere conto della guida contenuta nella pubblicazione ILO "Drug and Alcohol Prevention Programmers in the Marine Industry (A Manual for Planners)\*", come può essere emendata

- 
- L'Annesso III di questo manuale include "Guida ai principi delle procedure di controllo dell'alcol e della droga per l'applicazione mondiale nell'industria marittima" Questi principi guida sono stati adottati congiuntamente dal comitato ILO/WHO sulla salute dei marittimi (Maggio 1993).

## **Sezione B-VIII/2**

*Guida riguardante le disposizioni del servizio di guardia ed i principi che devono essere osservati*

- 1 La seguente guida operativa dovrebbe essere tenuta in conto dalle compagnie, comandanti e ufficiali di guardia.

## **Parte 1 – Guida sulla certificazione**

(Nessuna disposizione)

## **Parte 2 - Guida sulla pianificazione del viaggio**

(Nessuna disposizione)

## **Parte 3 – Principi generali sulla tenuta della guardia**

(Nessuna disposizione)

## **Parte 4 – Guida sulla tenuta della guardia in mare**

### ***Parte 4-1 guida sulla tenuta di una guardia di navigazione***

#### **Introduzione**

- 2 Una guida particolare potrebbe essere necessaria per speciali tipi di navi come pure per navi trasportanti carichi rischiosi, pericolosi, tossici o altamente infiammabili. Il comandante dovrebbe fornire questa guida operativa, come appropriato.
- 3 E' essenziale che gli ufficiali responsabili di una guardia di navigazione considerino (*appreciate*) che l'efficace svolgimento dei loro compiti (*duties*) è necessario nell'interesse della sicurezza della vita e della proprietà in mare e della prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino.

#### **Guardia all'ancora**

- 4 Il comandante di ogni nave che si trova in un ancoraggio non protetto o in una rada aperta o in qualsiasi altra condizione virtualmente "di navigazione" in conformità con il capitolo VIII, sezione A-VIII/2, parte 4-1, paragrafo 51 del Codice STCW, dovrebbe garantire che le disposizioni per la tenuta della guardia siano adeguate per mantenere una guardia sicura in ogni momento. Un ufficiale di coperta dovrebbe sempre avere la responsabilità di una sicura guardia all'ancora
- 5 Nello stabilire le disposizioni per la tenuta della guardia e commisurarle con il mantenimento della sicurezza (*safety e security*) della nave e la protezione dell'ambiente marino, il comandante dovrebbe tenere conto di tutte le circostanze e condizioni pertinenti, quali:
  - .1 mantenere un continuo stato di vigilanza mediante la vista e l'udito come pure con tutti gli altri mezzi disponibili
  - .2 requisiti di comunicazione nave – nave e nave – terra
  - .3 le condizioni prevalenti del tempo, mare, ghiaccio e corrente
  - .4 la necessità di un controllo continuo della posizione della nave
  - .5 la natura, le dimensioni e le caratteristiche dell'ancoraggio
  - .6 condizioni di traffico
  - .7 situazioni che possono influire sulla sicurezza (*security*) della nave
  - .8 operazioni di carico e scarico
  - .9 la designazione di personale a disposizione (*stand by*)
  - .10 la procedura per allertare il comandante e mantenere la prontezza della macchina

#### **Parte 4-2 Guida per la tenuta di una guardia di macchina**

- 6 Una guida particolare potrebbe essere necessaria per speciali sistemi di propulsione o apparecchiatura complementare e per navi trasportanti carichi rischiosi, pericolosi, tossici o altamente infiammabili o altri speciali tipi di carico. Il direttore di macchina (*chief engineer officer*) dovrebbe fornire questa guida operativa, come appropriato.
- 7 E' essenziale che gli ufficiali responsabili di una guardia di macchina considerino (*appreciate*) che l'efficace svolgimento dei loro compiti (*duties*) è necessario nell'interesse della sicurezza della vita e della proprietà in mare e della prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino.
- 8 L'ufficiale rilevante, prima di assumere la responsabilità della guardia, dovrebbe:
  - .1 essere familiare con l'ubicazione e l'uso dell'attrezzatura fornita per la sicurezza della vita in ambienti rischiosi o tossici
  - .2 accertarsi che il materiale per la gestione dell'emergenza di primo soccorso sanitario sia prontamente disponibile, particolarmente quello richiesto per la cura delle ustioni e delle scottature; e
  - .3 quando in porto, ancorato o ormeggiato in sicurezza, essere consapevole di:
    - .3.1 attività di carico, lo stato di manutenzione e mansioni (*functions*) di riparazione e tutte le altre operazioni influenzanti la guardia, e
    - .3.2 il macchinario ausiliario in funzione per i servizi degli alloggi passeggeri ed equipaggio, operazioni di carico, operazioni rifornimento acqua e sistemi di scarico

#### **Parte 4-3 Guida per la tenuta di una guardia radio**

##### **Generalità**

- 9 Tra le altre cose, i Regolamenti Radio richiedono che ogni stazione radio di nave abbia una licenza, sia sotto la responsabilità finale del comandante o altra persona responsabile della nave e sia unicamente fatta funzionare (*operate*) sotto il controllo di personale adeguatamente qualificato. I Regolamenti Radio richiedono anche che un segnale di soccorso (*distress alert*) sia inviato solamente sotto l'autorità del comandante o altra persona responsabile della nave.
- 10 Il comandante dovrebbe tenere in mente che tutto il personale a cui è stata assegnata la responsabilità di mandare un segnale di soccorso (*distress alert*) deve essere istruito a riguardo, avere la conoscenza ed essere capace (*able*) di far funzionare correttamente l'apparecchiatura radio sulla nave, come richiesto dalla regola I/14, paragrafo 1.5. Questo dovrebbe essere registrato nel giornale nautico o nel giornale radio.

##### **Tenuta della guardia**

- 11 In aggiunta ai requisiti relativi alla tenuta della guardia radio, il comandante di ogni nave navigante in mare, dovrebbe garantire che:
  - .1 la stazione radio della nave è adeguatamente presidiata (*manned*) per lo scopo di scambiare comunicazioni generali - in particolare, corrispondenza pubblica, tenendo conto dei limiti posti dai compiti (*duties*) di quelli autorizzati a farla funzionare; e
  - .2 l'apparecchiatura radio fornita a bordo e, dove sistemate, le riserve della sorgente di energia sono mantenute in una efficiente condizione di lavoro

- 12 Necessarie informazioni ed istruzioni sull'uso dell'apparecchiatura radio e delle procedure per il soccorso e gli scopi della sicurezza (*safety*) dovrebbero essere date periodicamente a tutte le persone pertinenti dell'equipaggio dalla persona designata dal ruolo di emergenza di avere la primaria responsabilità delle radio comunicazioni durante il soccorso degli incidenti. Questo dovrebbe essere registrato nel giornale radio
- 13 Il comandante di ogni nave non soggetta alla Convenzione SOLAS dovrebbe richiedere che la tenuta della guardia radio sia adeguatamente mantenuta come stabilito dall'Amministrazione, tenendo conto dei Regolamenti Radio

## Operatività

- 14 Prima della partenza, l'operatore radio designato ad avere la responsabilità primaria per le comunicazioni durante il soccorso degli incidenti, dovrebbe garantire che:
  - .1 tutta l'apparecchiatura radio di soccorso e sicurezza e la riserva della sorgente di energia sono in una efficiente condizione di lavoro, e che questo è registrato nel giornale radio.
  - .2 tutti i documenti richiesti dagli accordi internazionali, avvisi alle stazioni radio e documenti addizionali richiesti dall'Amministrazione, sono disponibili e sono corretti in conformità con gli ultimi fascicoli di avvisi (*supplements*) e che ogni discrepanza è riferita al comandante
  - .3 l'orologio è regolato correttamente con i segnali radio standards
  - .4 le antenne sono correttamente posizionate, non danneggiate e correttamente collegate; e
  - .5 per quanto praticabile, i messaggi meteorologici di routine e di avvertimento (*warnings*) per l'area in cui la nave navigherà saranno aggiornati unitamente a quelli per le altre aree richieste dal comandante, e che tali messaggi sono consegnati al comandante.
- 15 Alla partenza, nell'aprire la stazione il radio operatore di guardia, dovrebbe:
  - .1 ascoltare sulle appropriate frequenze di soccorso per ogni possibile esistente situazione di soccorso; e
  - .2 mandare un rapporto di traffico (nome, posizione e destinazione, ecc.) alla locale stazione costiera o ogni altra approvata stazione costiera dalla quale ci si potrebbe attendere una comunicazione di carattere generale; e
- 16 Mentre la stazione è aperta, l'operatore radio di guardia dovrebbe:
  - .1 controllare la regolazione dell'orologio con i segnali radio standards almeno una volta al giorno
  - .2 inviare un rapporto di traffico quando si entra o si esce dall'area di servizio di una stazione costiera dalla quale ci si potrebbe aspettare una comunicazione di carattere generale; e
  - .3 trasmettere i rapporti dei sistemi di reportazione nave (*ship reporting systems*) in conformità con le istruzioni del Comandante
- 17 Mentre la nave è in mare, l'operatore radio designato ad avere la responsabilità primaria per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidente (*distress incident*) dovrebbe garantire il corretto funzionamento di:
  - .1 la chiamata digitale selettiva (DSC) di soccorso e l'apparato radio di sicurezza per mezzo di una prova di chiamata almeno una volta ogni settimana; e
  - .2 l'apparato radio di soccorso e di sicurezza per mezzo di una prova almeno una volta ogni giorno ma senza inviare alcun segnale

I risultati di queste prove dovrebbero essere riportati nel giornale radio

- 18 L'operatore radio designato a gestire le comunicazioni generali dovrebbe garantire che una guardia efficace è mantenuta su quelle frequenze sulle quali è probabile che vengano scambiate le comunicazioni, avendo riguardo della posizione della nave in relazione a quella delle stazioni costiere e per le stazioni costiere terra dalle quali ci si può aspettare del traffico. Quando si scambia il traffico, gli operatori dovrebbero seguire le pertinenti raccomandazioni ITU.
- 19 Quando all'arrivo in porto, l'operatore radio di guardia chiude la stazione, dovrebbe avvisare la locale stazione costiera e, le altre stazioni costiere con le quali è stato mantenuto il contatto, dell'arrivo in porto e la chiusura della stazione.
- 20 Quando chiude la stazione radio, l'operatore radio designato ad avere la responsabilità primaria per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidente (*distress incident*), dovrebbe:
  - .1 garantire che le antenne trasmettenti siano messe a terra (*earthed*)
  - .2 controllare che le fonti di energia di riserva siano sufficientemente caricate

### **Allarmi di pericolo (*distress alerts*) e procedure**

- 21 L'allarme di pericolo o chiamata di soccorso ha l'assoluta priorità su tutte le altre trasmissioni. A tutte le stazioni che ricevono tali segnali viene richiesto dai Regolamenti Radio di cessare immediatamente tutte le altre trasmissioni capaci di interferire con le comunicazioni di soccorso
- 22 In caso di un pericolo influenzante la propria nave, l'operatore radio designato ad avere la primaria responsabilità per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidente (*distress incident*) dovrebbe assumere immediatamente la responsabilità di seguire le procedure delle Regole Radio e le pertinenti Raccomandazioni ITU-R.
- 23 Nel ricevere l'allarme di pericolo (*distress alert*):
  - .1 l'operatore radio di guardia dovrebbe allertare il comandante e, se appropriato, l'operatore radio designato ad avere la primaria responsabilità per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidenti (*distress incidents*); e
  - .2 l'operatore radio designato ad avere la primaria responsabilità per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidenti (*distress incidents*) dovrebbe valutare la situazione e immediatamente assumere la responsabilità di seguire le procedure dei Regolamenti Radio e le pertinenti Raccomandazioni ITU-R.

### **Messaggi di urgenza**

- 24 In caso di urgenza concernente la propria nave, l'operatore radio designato ad avere la primaria responsabilità per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidenti (*distress incidents*) dovrebbe immediatamente assumere la responsabilità di seguire le procedure delle Regole Radio e le pertinenti Raccomandazioni ITU-R.
- 25 Nei casi di comunicazioni concernenti i consigli medici, l'operatore radio designato ad avere la primaria responsabilità per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidenti (*distress incidents*) dovrebbe seguire le procedure dei Regolamenti Radio e attenersi alle condizioni, come pubblicate nella pertinente documentazione internazionale (vedere paragrafo 14.2) o come specificato dal fornitore del servizio satellitare

- 26 Nei casi di comunicazioni relativi ai trasporti medici, come definito nel Protocollo addizionale della Convenzione di Ginevra del 12 Agosto 1949 e relativo alla protezione delle vittime di conflitti armati internazionali (Protocollo 1), l'operatore radio designato ad avere la primaria responsabilità per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidenti (*distress incidents*) dovrebbe seguire le procedure dei Regolamenti Radio
- 27 Nel ricevere un messaggio di urgenza, l'operatore radio di guardia dovrebbe allertare il comandante e, se appropriato, l'operatore radio designato ad avere la primaria responsabilità per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidenti (*distress incidents*)

### **Messaggi di sicurezza** (*safety messages*)

- 28 Quando un messaggio di sicurezza deve essere trasmesso, il comandante e l'operatore radio di guardia dovrebbero seguire le procedure dei Regolamenti Radio
- 29 Nel ricevere un messaggio di sicurezza, l'operatore radio di guardia dovrebbe annotare il suo contenuto e agire in conformità con le istruzioni del comandante.
- 30 Le comunicazioni ponte – ponte dovrebbero essere scambiate sul canale 13 del VHF. Le comunicazioni ponte – ponte sono descritte nei Regolamenti Radio come “Comunicazioni di sicurezza per la navigazione, tra navi” (*Intership Navigation Safety Communications*)

### **Registrazioni Radio**

- 31 Addizionali registrazioni (*entries*) nel giornale radio dovrebbero essere fatte in conformità con i paragrafi 10, 12, 14, 17 e 33
- 32 Trasmissioni non autorizzate e incidenti di dannose interferenze dovrebbero, se possibile, essere identificate, registrate nel giornale radio e portate all'attenzione dell'Amministrazione in conformità con i Regolamenti Radio, unitamente ad un estratto appropriato del giornale radio.

### **Manutenzione della batterie**

- 33 Le batterie che forniscono una fonte di energia per qualsiasi parte dell'installazione radio, includendo quelli associati con sorgenti di energia elettrica ininterrotta, sono di responsabilità dell'operatore radio designato ad avere la primaria responsabilità per le comunicazioni durante le operazioni di soccorso per incidenti (*distress incidents*) e dovrebbero essere:
- .1 provate sotto carico e scaricate giornalmente e, dove necessario, portate alle condizioni di carica completa
  - .2 provate una volta alla settimana per mezzo di un idrometro, dove praticabile, o dove l'idrometro non può essere usato, da una adatta prova di carico; e
  - .3 controllate una volta al mese per la sicurezza (*security*) di ogni batteria e i suoi collegamenti e le condizioni delle batterie e il loro compartimento o compartimenti

I risultati di queste prove dovrebbero essere registrati a giornale radio

### **Parte 5 guida sulla tenuta della guardia in porto**

(Nessuna disposizione)

