

## NORMATIVE INTERNAZIONALI

Le convenzioni Internazionali sono emanate dall'IMO, (International Maritime Organization) ente che opera sotto egida dell'ONU, devono essere rispettate dalle navi che effettuano viaggi Internazionali e che superino certi valori di stazza o lunghezza. Alle convenzioni si aggiungono le norme, generalmente più restrittive, che ogni paese ritiene opportuno imporre alle proprie navi. Le più importanti convenzioni internazionali e norme nazionali sulla sicurezza sono:

1. **SOLAS '74** (Safety Of Life At Sea) e successivi emendamenti.
2. **ILLC '66 "International load line Convention" Convenzione Internazionale sulle Linee Di Massimo Carico** 1966.
3. **Convenzione Sulla Stazzatura Delle Navi** 1969
4. **Regolamento Per Prevenire Le Collisioni, (Colreg 72) Collision Regulations** 1972
5. **STCW '78/95** (Standard Training Certification watch-keeping for seafarers)
6. Convenzione **SAR '79** (Search And Rescue = ricerca e salvataggio)
7. **Memorandum Di Parigi** 1982 obbliga gli stati aderenti all'IMO al controllo di almeno il 25% delle navi straniere transitanti nei propri porti per verificare i requisiti di sicurezza. Dal primo gennaio 2011 la percentuale è salita al 100%.
8. **Legge Italiana N. 616** del 1962 (Gettò le basi per la normativa Italiana sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, certificati di sicurezza, chi li rilascia, validità, proroghe, esenzioni)
9. **Regolamento Italiano Per La Sicurezza Della Navigazione e Della Vita Umana In Mare**, 1992 Tratta molti argomenti della Solas in particolare per quelle navi non soggette alla SOLAS. (E' formata da quattro grossi capitoli chiamati libri, nel **I** riporta delle **definizione** il tipo di navi le visite i certificati e i documenti di sicurezza della navigazione, nel **II libro dello scafo e dell'allestimento delle navi**, nel **III disposizioni speciali per particolari tipi di navi tipo Ro-Ro, passeggeri e cisterne**, nell'ultimo e **IV libro parla dell'organizzazione dei servizi di sicurezza a bordo.**)
10. **OIL 180, leggi Italiane N. 271 e 272** sull'orario di lavoro della Gente di Mare e sulla composizione degli equipaggi.
11. **C.I.S** (codice internazionale dei segnali). Nel 1857 fu pubblicato il primo Codice Internazionale dei segnali a cura del Ministero del Commercio inglese (*Board of Trade*). Nel 1960 l'IMCO (oggi **I.M.O.**) iniziò un complesso e radicale lavoro di revisione del Codice che durò fino al 1964, anno di pubblicazione del Codice tutt'ora in uso. Il nuovo Codice, ratificato dall'Italia e pubblicato con D.M. del 31-08-1968 è entrato in vigore il **1° Aprile 1969**

La salvaguardia dell'ambiente è regolata da:

12. **MARPOL '73/78** (Marine Pollution) e successivi emendamenti
13. **CLC '69** (Civil Liability Convention) Obbliga i Proprietari di navi a fornirsi di un'assicurazione o altra forma di garanzia finanziaria per coprire le proprie responsabilità per danni causati da inquinamento.
14. **Fund Convention '71** (Fondo Internazionale per il risarcimento dei danni conseguenti a seguito di inquinamento)
15. **Tovalop '69** (E' un accordo tra i 7 più grandi armatori di navi petroliere del mondo per la stipula di un'assicurazione comune per provvedere alla bonifica dell'ambiente marino inquinato e al rimborso delle spese sostenute da ognuno di essi)

16. **OPA '90** (Oil Pollution Act) (Norme USA che impongono all'armatore di una petroliera che attracca nei porti USA di dotarsi di un Vessel Response Plan cioè di un piano di intervento a disposizione del personale sia di terra che di bordo in caso di inquinamento.)
17. **Disposizioni Per la Difesa Del Mare, legge Italiana N. 979 del 1982** (Divieto assoluto di scarica in mare di idrocarburi o miscele che li contengono in tutto il mare che circonda la terra) abrogata nel 2007.
18. **Disposizione In Materia Ambientale, legge italiana N. 179 del 31.07.2002** (Disposizioni in materia ambientale per la creazione e la protezione delle aree marine protette e riserve naturali.)
19. **Convenzione di Barcellona.** Si propone di attuare un piano d'azione comune per proteggere il mediterraneo dai principali tipi di inquinamento.

### **Convenzione SOLAS 74 e successivi emendamenti**

La SOLAS '74 (Safety of Life at Sea) ossia Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, è il più importante trattato internazionale riguardante la sicurezza delle navi mercantili. Il principale obiettivo della Convenzione è di specificare gli standard minimi per la costruzione, l'allestimento e l'operatività delle navi, compatibilmente con il grado di sicurezza da raggiungere. Gli Stati Bandiera sono responsabili di assicurare che le navi sotto la loro bandiera verifichino i requisiti imposti dalla Convenzione, e a questo scopo essa prescrive un certo numero di certificati. La SOLAS 74, attualmente in vigore con tutti i suoi emendamenti, è stata emanata il 1° novembre 74 ed è entrata in vigore il 25 maggio 1980. Essa è attualmente costituita da 12 capitoli così ripartiti.

#### **Capitolo 1: Disposizioni generali**

In esso sono riportate alcune definizioni, come di norma in tutte le convenzioni, e le disposizioni concernenti la sopravvivenza dei vari tipi di navi e l'emissione dei documenti vari che accertano che la nave soddisfi i requisiti della Convenzione. Il capitolo include anche le disposizioni per il controllo delle navi in porti di altri Governi contraenti.

#### **Capitolo 2 - Esso è diviso in due parti:**

##### **Parte I: Costruzione, compartimentazione e stabilità, macchine e impianti elettrici.**

Essa riguarda la compartimentazione stagna e di galleggiabilità delle navi nonché i mezzi di bordo necessari per l'esaurimento delle sentine e dell'acqua di zavorra. Per quanto concerne il grado di compartimentazione, misurato dalla massima distanza permissibile tra due paratie adiacenti, varia a seconda della lunghezza della nave e del servizio per cui è adibita. Esso è differenziato per le navi da carico e per le navi passeggeri, riservando a queste ultime il più elevato grado di compartimentazione.

Fissato il criterio di servizio (Cs) che è un indice del servizio che esplica la nave, si determina in funzione di esso un altro parametro chiamato fattore di compartimentazione (F) il quale indica in quanti compartimenti deve essere suddivisa la lunghezza allagabile (Lall), cioè la lunghezza di un compartimento che, se allagato, porterebbe il galleggiamento della nave a lambire la linea limite. Ad esempio, dire che  $F=0.5$  significa che la lunghezza allagabile è stata suddivisa in due parti mediante 1 paratie, mentre dire che  $F=0,33$  significa che la lunghezza allagabile è stata suddivisa in tre parti per mezzo di 2 paratie.

##### **Parte II: Mezzi e sistemazioni antincendio.**

Essa tratta la compartimentazione antincendio delle navi e i mezzi per la prevenzione e l'estinzione degli incendi a bordo. A tale riguardo, la SOLAS 74 ha apportato sostanziali miglioramenti rispetto alla SOLAS 60, soprattutto per quanto riguarda le navi cisterne. Le nuove disposizioni si basano sui seguenti principi: divisione della nave in zone verticali mediante paratie atermiche, sottoposte alla prova standard del fuoco; ristretto uso di materiali combustibili; pronta rivelazione ed estinzione

degli incendi; protezione dei percorsi di sfuggita; minimizzazione della possibilità di incendio dei vapori emanati dal carico (vedi anche MARPOL/TSPP).

### **Capitolo 3: Mezzi e sistemazioni di salvataggio.**

Esso è stato completamente sostituito nel 1983 dai relativi emendamenti, entrati in vigore il 1° luglio 1986, tenendo conto dell'evoluzione dei mezzi di salvataggio e dei relativi sistemi di evacuazione (es. scivoli per le zattere autogonfiabili). Per quanto concerne i requisiti tecnici di tali mezzi, esso nella regola 34 fa riferimento all'International Life-Saving Appliance Code (LSA Code).

### **Capitolo 4: Radiocomunicazioni**

Esso tratta la radiotelegrafia e la radiotelegrafia, indicando i requisiti che devono avere le stazioni RT e RTF di bordo, le frequenze impiegate e i periodi di ascolto. Con gli emendamenti del 1983, fra gli apparati delle radiocomunicazioni di emergenza è stato introdotto anche l'EPIRB (Emergency Position Indicator Radio Beacon) che è una radio boa che, staccata dalla nave, emette segnali di emergenza su frequenze che possono essere captate da satelliti e ritrasmessi ad altre navi e stazioni costiere. Il capitolo è stato completamente revisionato nell'ottobre 1988 con gli emendamenti riguardanti il GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), sistema di soccorso e salvataggio a copertura globale.

### **Capitolo 5: Sicurezza della navigazione.**

In esso è indicato il comportamento che deve assumere il comandante quando avvista pericoli per la navigazione di cui non ha avuto notizia attraverso gli avvisi ai naviganti, oppure osserva condizioni meteo-marine eccezionalmente negative. In questi casi il comandante deve dare immediata notizia del pericolo alle navi vicine o alle stazioni costiere con un avviso di sicurezza. In questo stesso capitolo sono indicati gli strumenti che la SOLAS ritiene indispensabili per la sicurezza della navigazione, cioè la girobussola, il radar, il GPS, l'ecoscandaglio. Infine, in questo capitolo l'IMO ha esortato tutti i Paesi marittimi del mondo affinché coordinino un efficace servizio di ricerca e salvataggio lungo le coste. A tal fine nel 1979 fu firmata una Convenzione IMO per la ricerca e il salvataggio (SAR, Search and Rescue) convenendo che tutti i paesi aderenti debbano avere mezzi aerei e navali per la ricerca e il salvataggio, uomini ben addestrati allo scopo e un centro di coordinamento.

### **Capitolo 6: Trasporto di carichi**

Il capitolo riguarda tutti i tipi di carico (eccetto liquidi e gas alla rinfusa) che, per il loro grado di pericolosità per la nave e le persone a bordo, possono richiedere speciali precauzioni. Le regole includono requisiti di stivaggio sicuro per il carico e per le unità di carico (es. containers). Questo capitolo ha sostituito il vecchio "Trasporto delle Granaglie", al quale fa riferimento per mezzo di un Codice (International Grain Code).

### **Capitolo 7: Trasporto di merci pericolose.**

Le merci pericolose sono tutte quelle che possono esporre ad un elevato rischio l'equipaggio e la nave. Esse sono gli esplosivi, gli infiammabili, i corrosivi, i prodotti tossici e gli infettanti. Queste merci possono essere trasportate alla rinfusa, cioè a diretto contatto con le strutture della nave o delle lamiere di grossi serbatoi, con navi speciali; il trasporto in colli, invece, può essere effettuato con qualsiasi tipo di nave, laddove per collo si intende un qualsiasi recipiente di vetro o di metallo contenente la merce. Questo capitolo detta le norme essenziali riguardanti il trasporto di merci pericolose ed è suddiviso in tre parti:

Parte A: trasporto di merci pericolose in colli o alla rinfusa in forma solida;

parte B: costruzione e dotazione delle navi che trasportano prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa;

parte C: costruzione e dotazione delle navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa.

Anche questo capitolo fa riferimento ad un codice internazionale per il trasporto marittimo di merci pericolose (IMDG Code).

### **Capitolo 8: navi nucleari.**

Questo capitolo detta pochissime norme che riguardano la protezione del reattore, la protezione dell'equipaggio, la misura della radioattività. Nel 1981 l'IMO ha emesso un Codice di Sicurezza per navi mercantili nucleari.

### **Capitolo 9: Gestione della Sicurezza delle navi (SMS).**

Questo capitolo ha lo scopo di far applicare l'ISM Code (International Safety Management Code) ovvero (Codice Internazionale per la Gestione della Sicurezza), che richiede un sistema di gestione della sicurezza da stabilire tra l'armatore e qualsiasi persona responsabile per la nave (Compagnia di Navigazione). Il capitolo è stato approvato nel maggio 1994 ed è entrato in vigore il 1 luglio 1998.

### **Capitolo 10: Misure di sicurezza per i mezzi veloci.**

Questo capitolo ha lo scopo di far applicare l'HSC Code (High Speed Craft Code) che si applica ai mezzi ad alta velocità costruiti dopo il 1 gennaio 1996. Il capitolo è stato approvato nel maggio 94 ed è entrato in vigore il 1 luglio 1998. Mezzi con velocità  $\geq 3,7 V^{0,1667}$  (V, volume di carena)

### **Capitolo 11: Misure speciali per aumentare la sicurezza marittima.**

**Parte I** - Il capitolo è stato approvato nel maggio 94 ed è entrato in vigore il 1 gennaio 96. Il capitolo chiarisce i requisiti relativi all'autorizzazione di organizzazioni riconosciute (responsabili per l'effettuazione di sorveglianza e ispezione per conto delle Amministrazioni); incremento della sorveglianza; controlli delle autorità portuali sui requisiti operativi.

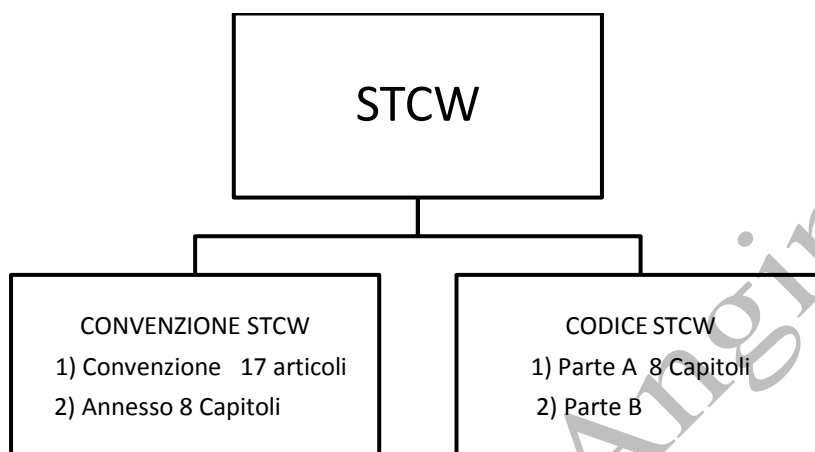
**Parte II** - Ha dato attuazione al codice **ISPS (International Ship And Facility Security)** detta norme per il controllo del **terrorismo**, della **pirateria** e dei **clandestini**. A bordo ci deve essere un *agente di sicurezza della nave* **SSO (Ship Security Officer)**, e un piano di sicurezza della nave che definisca le aree ad accesso ristretto e i livelli di sicurezza (1,2 e 3) e un *certificato di sicurezza della nave* **ISSC (International Ship Security Certificate)**. Inoltre la società deve avere a terra degli *agenti di sicurezza* **CSO (Company Security Officer)** che collaborano con gli **SSO** delle navi da essi gestite. Mentre tutte le aree ed impianti portuali delle compagnie devono essere protette da piani di sicurezza e agenti di sicurezza, **PFSO (Port Facilities Security Officer)**.

### **Capitolo 12: Misure di sicurezza aggiuntive per le navi da carico alla rinfusa.**

Il capitolo è stato approvato nel novembre 97 ed è entrato in vigore il 1 luglio 99. Esso include i requisiti strutturali per le nuove navi da carico alla rinfusa di  $L \geq 150m$  costruite dopo il 1 luglio 99 trasportanti carichi con una densità  $\geq 1000Kg/m^3$  e include anche specifici requisiti strutturali per le navi alla rinfusa esistenti trasportanti carichi con una densità  $\geq 1780Kg/m^3$  - inclusi carichi come minerali di ferro, acciaio, bauxite, cemento.

I carichi con una densità compresa tra 1000 e  $1780Kg/m^3$  includono le granaglie, come frumento e riso, e il legname.

**International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 78) – Convenzione Internazionale per gli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per la gente di mare.**



La STCW 78, adottata il 7 luglio 78 ed entrata in vigore il 28 aprile 84, è stata la prima Convenzione a stabilire i requisiti di base di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per la gente di mare a livello internazionale. L'impianto e contenuti dell' STCW sono:

- La **Convenzione** costituita da 17 articoli che parlano di *obblighi, applicazioni, certificati, ispezioni, entrata in vigore.....*
- Un **Annesso**, costituito da 8 Capitoli,

La *convenzione e l'annesso* costituiscono quella che viene chiamata **Convenzione STCW**

Il **Codice STCW**, invece si compone della **Parte A** costituita da 8 capitoli che indica gli *standard tecnici obbligatori* e della **Parte B** che riporta *raccomandazioni e linee guida*

**Gli 8 Capitoli dell'Annesso sono:**

- 1. Disposizioni generali.** Contiene le definizioni e le disposizioni di base per rendere chiare ed inequivocabili le norme contenute nei capitoli successivi.
- 2. Reparto Coperta.** Questo capitolo sottolinea i principi di base da osservare nella tenuta della guardia in navigazione. Esso stabilisce anche i requisiti minimi per la certificazione del comandante, del I ufficiale e degli altri ufficiali di guardia su navi di stazza lorda superiore a 200 t. Altre regole riguardano le navi inferiori a 200 t e la documentazione da compilare durante la guardia. Il capitolo include anche delle regole per assicurare il continuo addestramento ed aggiornamento delle conoscenze del comandante e degli ufficiali di coperta. Ulteriori richieste sono contenute in un certo numero di annessi.
- 3. Reparto macchine.** Questo capitolo sottolinea i principi di base da osservare nella tenuta di guardia in sala macchine. Esso include norme riguardanti i requisiti minimi per la certificazione del direttore e degli ufficiali di macchina per navi con propulsore principale di potenza superiore a 3000 Kw e per navi di potenza compresa tra 750 e 3000 Kw. Le norme valgono per la guardia sia in tradizionali sale macchine presidiate che in sale macchine periodicamente presidiate. Inoltre il capitolo stabilisce anche la documentazione da compilare durante la guardia in sala macchine.

4. **Reparto all'uso della stazione GMDSS.** La prima regola di questo capitolo riguarda la tenuta di guardia e la manutenzione di una stazione radio. Il capitolo poi stabilisce i requisiti minimi per la certificazione di ufficiali e operatori radio, ed i requisiti per assicurare la loro continua competenza ed aggiornamento. Il capitolo è stato emendato nel 1991 con l'aggiunta delle richieste aggiuntive rese necessarie dall'implementazione del GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System).
5. **Requisiti speciali per navi speciali.** Questo capitolo riguarda le norme aggiuntive per i requisiti minimi di addestramento e qualifica di comandanti, ufficiali e bassa forza di navi petroliere, chimichiere e gasiere.
6. **Requisiti mezzi di salvataggio.** In questo capitolo ci sono i requisiti minimi per l'addestramento di tutti i marittimi e di quelli addetti alle imbarcazioni di salvataggio, fast rescue boat, e per l'antincendio avanzato.
7. **Idoneità dei mezzi esistenti, certificati alternativi.** Questo capitolo riguarda la determinazione dei requisiti minimi per il rilascio dei certificati di idoneità per i mezzi esistenti (cioè costruiti prima dell'entrata in vigore della Convenzione in oggetto).
8. **Tenuta della guardia e riposo.** Questo capitolo riguarda gli standard, le conoscenze, competenze e capacità che deve avere l'ufficiale e il marittimo in genere durante la guardia.

#### **Gli 8 Capitoli della Parte A riguardano:**

Nel primo definizioni e chiarimenti, in pratica esplicita maggiormente tutti i capitoli dell'annesso, dal capitolo 2 al capitolo 8 sono indicati gli standard e , attraverso tabelle, le conoscenze, competenze e capacità che un marittimo deve possedere in funzione del livello cui appartiene, ossia dell'abilitazione che vuole conseguire.

La **Parte B del Codice** fornisce indicazioni e suggerimenti sui seguenti punti:

- Certificati e rinnovi;
- Addestramento sull'uso del Radar e sulla prevenzione e lotta antincendio, sul primo soccorso;
- Doveri del Comandante e del Direttore e degli altri Ufficiali per familiarizzazione e addestramento a bordo del personale nuovo assunto;
- Tenuta della guardia.

La Convenzione STCW 78 ha subito una sostanziale revisione con gli emendamenti del 7 luglio 1995. Uno dei principali aspetti della revisione è l'adozione del nuovo Codice STCW, al quale sono state trasferite molte regole tecniche. La parte A del Codice è obbligatoria, mentre la parte B è raccomandata. Tutto ciò agevola l'utilizzo dei regolamenti, nonché ne rende più semplici la revisione e l'aggiornamento.

Nel 2007 il Sottocomitato STW 38 dell'**IMO** (International Maritime Organization) ha dato inizio alla **revisione completa della** Convenzione STCW sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia, nella sua versione aggiornata (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended*) e del Codice STCW (*Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code*).

La revisione è stata dettata dall'esigenza di adeguare le disposizioni della Convenzione e del Codice alle nuove tecnologie e di eliminare le incongruenze che sono emerse dall'applicazione ormai ultradecennale degli stessi. Le modifiche alla Convenzione ed al Codice (Parte A e Parte B) , sono state adottate dalla Conferenza diplomatica che si è tenuta nelle Filippine, a Manila, dal 21 al 25 giugno 2010. L'entrata in vigore è stabilita per il 1° gennaio 2012, con un periodo transitorio di cinque anni.

**Le principali modifiche** riguardano l'inserimento di nuove definizioni, le misure per la prevenzione delle pratiche fraudolente relative ai certificati di competenza, gli *standards* medici, il monitoraggio della conformità delle Parti a quanto previsto dalla Convenzione, il rispetto dell'ambiente marino, il riconoscimento dei certificati, il mantenimento delle competenze professionali, l'aggiornamento delle Tavole di competenza, l'inserimento di nuove Regole e delle relative Tavole e Linee guida, le certificazioni alternative, l'orario di

riposo, la prevenzione dell'uso di droghe e dell'abuso di sostanze alcoliche, l'inserimento, nel contesto dell'addestramento sulla *security*, di un addestramento obbligatorio per la prevenzione degli atti di pirateria e di rapine armate nei confronti delle navi.

## **Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi, 1973, modificata con il protocollo 1978 (MARPOL 73/78)**

### **Il trasporto del petrolio**

Il petrolio è un miscuglio di moltissimi idrocarburi (composti formati da idrogeno e carbonio). La maggior parte di questi idrocarburi appartiene alla serie paraffinica, aromatica e naftenica. Nel petrolio sono presenti anche sostanze inorganiche, come acido solfidrico, composti dell'azoto, acqua, sabbia, ecc.

Le principali problematiche connesse con il trasporto del petrolio concernono: la stabilità, il rischio di incendio e il rischio di inquinamento.

Per quanto riguarda la stabilità, è chiaro che le cisterne non si possono riempire completamente, data l'espansione del liquido al variare della temperatura; a ciò si aggiunge anche l'enorme dimensione di queste navi petroliere, che comporta grandi superfici liquide libere di oscillare, con i ben noti effetti negativi sulla stabilità (Free Surface Effect). Per questo motivo, le navi cisterne hanno anche paratie longitudinali e paratie di sbattimento, in maniera tale da ridurre al minimo gli spostamenti del carico.

Il rischio di incendio è stato notevolmente ridotto con l'adozione del gas inerte. Esso è prodotto sulle petroliere da un apposito impianto e viene usato come prevenzione. In sostanza, in ogni spazio in cui si possono creare miscele infiammabili di vapori di idrocarburi e di ossigeno, si immette gas inerte per diminuire la percentuale di ossigeno. Uno spazio vuoto contenente gas inerte può successivamente anche essere ventilato con aria e portato in una condizione in cui vi si può entrare, respirare e lavorare liberamente. Le operazioni di "purgino" (cioè di inertizzazione) e di "gas freeing" (cioè di ventilazione) si possono illustrare chiaramente sul diagramma di infiammabilità (ved. Figura). Quest'ultimo è riportato su un piano cartesiano dove ogni punto indica una miscela costituita da tre elementi: vapori di idrocarburi, ossigeno, gas inerte. Dal diagramma si può stabilire quanto segue:

- Le miscele che hanno meno del 2% o più del 10% di vapori di idrocarburi non sono infiammabili;
- Le miscele che hanno meno del 10% di ossigeno non sono infiammabili.

Le norme internazionali stabiliscono che l'atmosfera in una cisterna deve avere un contenuto di ossigeno minore o uguale al 6%, salvo condizioni più severe richieste da alcuni Paesi.

Naturalmente, giova ricordare, per la sicurezza contro gli incendi sulle petroliere, il rispetto di alcune norme basilari, come il divieto di fumare nelle zone non consentite, non usare indumenti con fibre sintetiche, non usare attrezzi che producono scintille, fiamme libere, ecc.

La Marpol è la combinazione di due trattati adottati rispettivamente nel 1973 (MARPOL 73) e nel 1978 (TSPP – Tanker Safety and Prevention of Pollution) ed è scaturito dalla lenta e graduale evoluzione della normativa atta ad eliminare, o quanto meno a minimizzare, i danni dovuti all'inquinamento da petroli e da altre sostanze nocive.

Nel 1969 l'assemblea dell'IMO decise di convocare una conferenza per raggiungere un accordo internazionale allo scopo di far fronte al problema dell'inquinamento del mare, della terra e dell'atmosfera dovuto alle navi. La Convenzione che ne derivò fu adottata nel novembre 1973.

essa ricopre tutti gli aspetti tecnici dell'inquinamento da navi e si applica a tutti i tipi di navi, sebbene non sia applicata all'inquinamento derivante dall'esplorazione e dallo sfruttamento del fondo marino.

La Convenzione ha sei annessi che contengono regole per la prevenzione di varie forme di inquinamento.

#### **Annesso I: Prevenzione dell'inquinamento da petroli.**

In seguito alla scarica di una petroliera sorge il problema di eliminare i residui (morchie), depositati lungo i fianchi e sul fondo della cisterna, allo scopo di zavorrare la nave e di riversare in mare, successivamente, zavorra pulita. Questo problema è stato per anni la principale causa di inquinamento da petroli insieme agli incidenti occorsi alle navi petroliere. La MARPOL 73/78 ha previsto una serie di provvedimenti per la risoluzione del problema, che possono essere sintetizzati nelle seguenti norme:

- Utilizzo delle cisterne dedicate esclusivamente alla zavorra pulita (SBT – Segregated Ballast Tanks) per tutte le petroliere di nuova costruzione superiori a 20000t di Stazza lorda.
- Costruzione delle nuove petroliere con doppio fondo e doppio scafo (Protective Location) per ridurre il rischio di inquinamento in caso di sinistri marittimi;
- Adozione dell'impianto COW (Crude Oil Washing) cioè di un impianto di rimozione delle morchie direttamente con petrolio greggio, nella fase di scarica; le cisterne potranno poi essere lavate, con lo stesso impianto, anche con acqua se cambia il prodotto da trasportare;
- La scarica di acque inquinate dovrà essere effettuata secondo le seguenti norme:
  1. fuori dalle aree speciali, che sono aree considerate particolarmente a rischio di inquinamento da petroli (Mar Mediterraneo, Mar Rosso, Mar Baltico, Zona dei Golfi);
  2. nelle altre zone la scarica deve essere effettuata a non meno di 50 mg dalla costa, effettuando la scarica in navigazione e con un flusso che non superi i 60 litri per miglio percorso;
  3. i residui delle sentine di macchina devono essere scaricati a non meno di 12 mg dalla costa e contenere non più di 100 p.p.m. di idrocarburi.

#### **Annesso II: Prevenzione dell'inquinamento da liquidi nocivi.**

Detto annesso è entrato in vigore il 6 aprile 87. Circa 250 sostanze sono valutate come liquidi nocivi e contenute in una lista allegata alla Convenzione. La scarica dei loro residui è permessa solo se è possibile far sì che abbiano determinate concentrazioni, dettate a seconda del tipo di sostanza. In ogni caso, non è permessa la scarica di residui di alcun tipo di sostanza nociva a meno di 12 mg dalla costa. Criteri più severi si applicano nel mar Baltico e nel mar Nero.

#### **Annesso III: Prevenzione dell'inquinamento da sostanze dannose trasportate in colli, serbatoi, ecc.**

Esso è entrato in vigore il 1 luglio 92 e può essere o meno accettato dai Paesi membri dell'IMO. Contiene i requisiti generali per definire degli standard per i vari tipi di contenitori per il trasporto di sostanze nocive (container, serbatoi, ecc.), per la loro chiusura e sigillo, per lo stivaggio, la documentazione allegata, allo scopo di prevenire l'inquinamento da sostanze nocive. Dal 1991 è altresì in vigore l'IMDG Code (Codice Marittimo Internazionale per il trasporto di Merci Pericolose).

#### **Annesso IV: Prevenzione dell'inquinamento dovuto alle acque di scolo delle navi.**

Esso contiene norme per la scarica delle acque di scolo contenenti rifiuti organici e, come il precedente annesso, può essere accettato o meno dai Paesi membri dell'IMO.

### **Annesso V: Prevenzione dell'inquinamento da rifiuti solidi delle navi.**

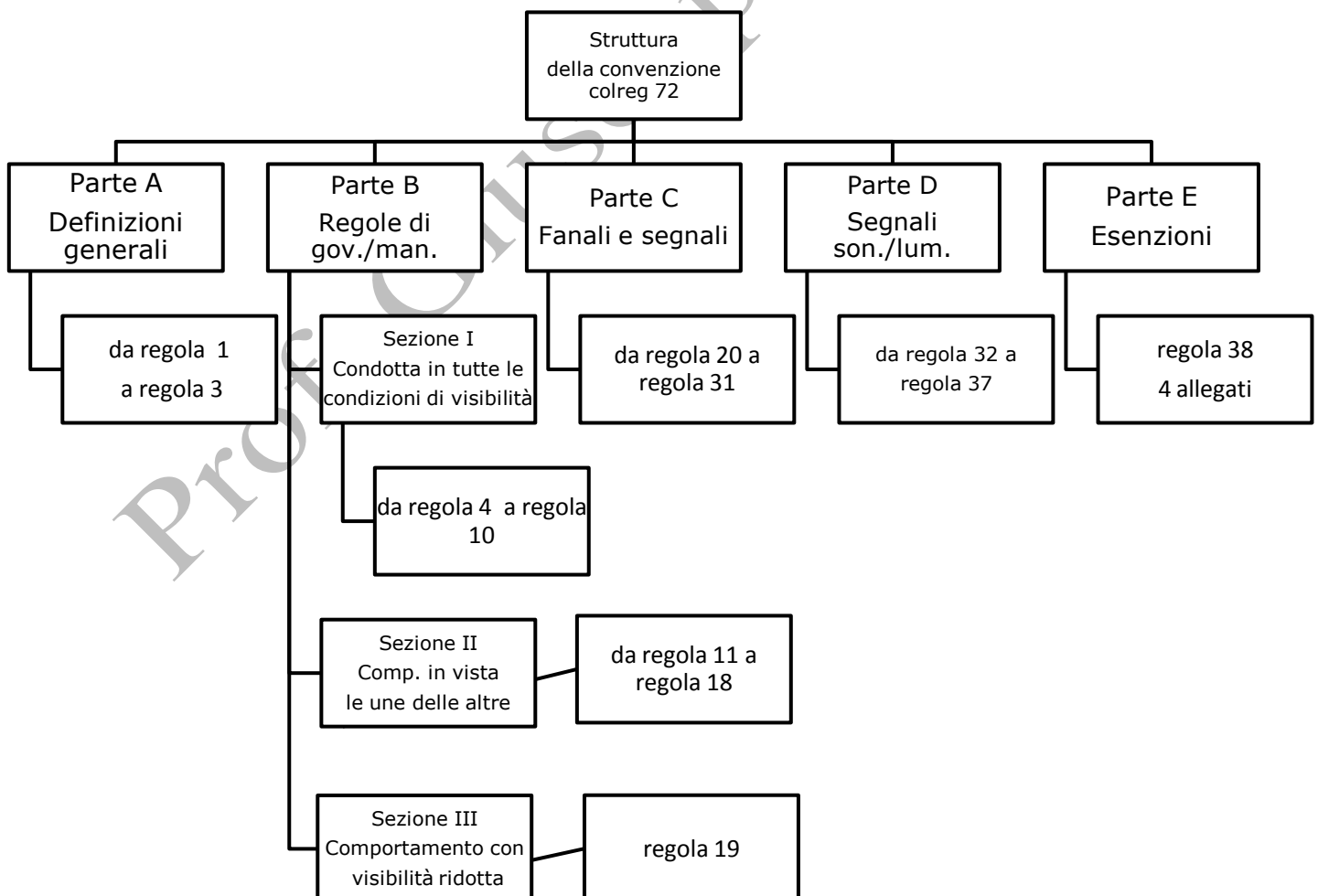
Esso è entrato in vigore il 31 dicembre 1988 e riguarda i differenti tipi di rifiuti, specificando la distanza dalla costa e la maniera in cui possono essere eliminati. Esso impone norme più stringenti nelle aree speciali, ma la più importante imposizione dell'annesso è l'assoluto divieto di scaricare nel mare tutti i tipi di materie plastiche.

### **Annesso VI: Prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi.**

Esso è stato approvato nel settembre 1997 ma non è ancora entrato in vigore, entrato in vigore dal 2002. Le regole di questo annesso pongono limiti alle emissioni di ossidi di zolfo e ossidi di azoto da parte delle navi e proibiscono l'emissione di sostanze che possono danneggiare l'ozono.

### **Regolamento per prevenire gli abbordi in mare (Colreg 72) Collision Regulations<sup>72</sup>**

L'esperienza di sinistri marittimi, l'aumento del traffico e della velocità delle navi con l'introduzione della navigazione a vapore, ha obbligato nel corso degli anni a stabilire, fra tutte le nazioni delle norme e delle regole per prevenire gli abbordi in mare; inoltre il progresso che si ha continuamente nel campo navale, ha richiesto di tanto in tanto di rivedere queste regole affinché siano sempre rispondenti alle nuove esigenze della navigazione. Il primo accordo internazionale risale al 1848; quello attualmente in vigore è stato elaborato a Londra nel 1972 dall'IMO. In Italia è stato ratificato nel 1978. Ci sono stati successivi emendamenti. Il Reg. Int. è riportato integralmente nella pubblicazione dell'Ist. Idrografico della marina. Le lingue ufficiali sono l'inglese e il francese.



## **Parte A. - Generalità**

- Regola 1 Applicazione.
- Regola 2 Responsabilità.
- Regola 3 Definizioni generali.

## **Parte B. - Regole di Governo e manovra**

### **Sezione I Condotta delle navi in qualsiasi condizione di visibilità**

- Regola 4 Applicazione.
- Regola 5 Servizio di vedetta.
- Regola 6 Velocità di sicurezza.
- Regola 7 Rischio di abbordaggio.
- Regola 8 Manovra per evitare l'abbordaggio.
- Regola 9 Canali stretti.
- Regola 10 Schemi di separazione del traffico.

### **Sezione II Condotta delle navi in vista l'una dell'altra**

- Regola 11 Applicazione.
- Regola 12 Navi a vela.
- Regola 13 Nave che ne raggiunge un'altra.
- Regola 14 Situazione di rotte opposte.
- Regola 15 Situazione di rotte incrociate.
- Regola 16 Comportamento della nave che deve lasciar libera la rotta.
- Regola 17 Comportamento della nave che non deve manovrare.
- Regola 18 Responsabilità tra navi.

### **Sezione III Condotta delle navi con visibilità limitata**

- Regola 19 Condotta delle navi con visibilità limitata.

## **Parte C. - Fanali e segnali**

- Regola 20 Applicazione.
- Regola 21 Definizioni.

- Regola 22 Visibilità dei fanali.
- Regola 23 Navi a propulsione meccanica in navigazione.
- Regola 24 Nave che rimorchia o che spinge.
- Regola 25 Navi a vela in navigazione e barche a remi.
- Regola 26 Navi da pesca.
- Regola 27 Navi che non possono governare o con manovrabilità limitata.
- Regola 28 Navi condizionate dalla loro immersione.
- Regola 29 Navi pilota.
- Regola 30 Navi all'ancora e navi incagliate.
- Regola 31 Idrovolanti.

#### **Parte D. - Segnali sonori e luminosi**

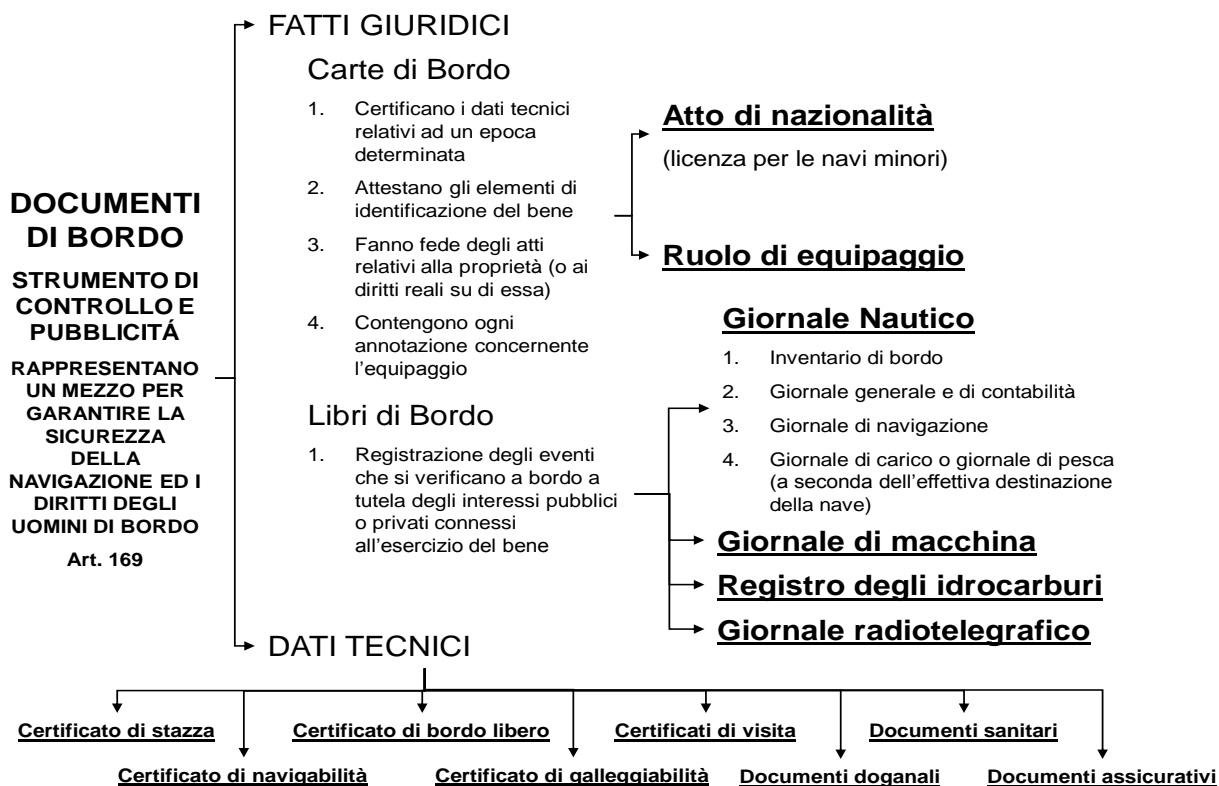
- Regola 32 Definizioni.
- Regola 33 Apparecchiatura per i segnali sonori.
- Regola 34 Segnali di manovra e di avvertimento.
- Regola 35 Segnali sonori in condizioni di visibilità ridotta.
- Regola 36 Segnali per attirare l'attenzione.
- Regola 37 Segnali di pericolo.

#### **Parte E – Esenzioni**

Regola 38 Esenzioni.

1. **Allegato I** Sistemazione e caratteristiche tecniche dei fanali e dei segnali
2. **Allegato II** Segnali addizionali per navi da pesca che pescano a distanza ravvicinata
3. **Allegato III** Caratteristiche tecniche per gli apparecchi di segnalazione sonora
4. **Allegato IV** Segnali di pericolo

## Documenti di Bordo



### Carte di Bordo:

- **Atto di Nazionalità**, Alla nave maggiore viene rilasciato, da parte del direttore marittimo competente e in nome del Presidente della Repubblica, l'atto di nazionalità. In esso sono indicati nome, tipo, caratteristiche principali, stazza della nave, il nome del proprietario e l'ufficio di immatricolazione. L'atto di nazionalità è il documento più importante della nave: viene rinnovato quando variano nome, stazza o caratteristiche principali della nave. In caso di urgenza per nuove immatricolazioni, di smarrimento o distruzione, può essere sostituito

temporaneamente (per periodi rinnovabili fino al totale massimo di 12 mesi) dal passavanti provvisorio.

- **Licenza**, assolve la stessa funzione documentale dell'atto di nazionalità nei confronti di navi minori, dei galleggianti, delle navi e imbarcazioni da diporto. È rilasciata dall'ufficio di iscrizione della nave ed indica gli stessi elementi identificativi dell'atto di nazionalità.
- **Ruolo d'equipaggio**, è il documento dove vengono annotate gli elementi identificativi della nave, il nome dell'armatore, le assicurazioni della nave e dell'equipaggio, le visite RINA, l'elenco delle persone dell'equipaggio con tipo di contratto e qualifica professionale. Al ruolo viene allegato la TABELLA DI ARMAMENTO (forza minima dell'equipaggio) della nave.

### **Libri di Bordo:**

- Il **giornale nautico** è diviso in 4 parti :
  - Parte I° inventario di bordo;
  - Parte II° giornale generale e di contabilità ;
  - Parte III° giornale di navigazione ;
  - Parte IV° giornale di carico ( o di pesca ) .

Nell' inventario di bordo sono descritti gli attrezzi e gli altri oggetti di corredo ed armamento della nave . Sul giornale generale e di contabilità sono annotate, in ordine di data, le entrate e le spese riguardanti l'equipaggio e la nave, e tutti i fatti salienti che avvengono a bordo. Il giornale è scritto dal comandante o da un ufficiale da lui incaricato e firmato dal comandante stesso.

Sul giornale di navigazione sono annotate, alla fine di ogni turno di guardia, la rotta seguita, il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre e, in genere, tutti i fatti inerenti alla navigazione come fatto tecnico. Il giornale è scritto e firmato dal comandante per le guardie da lui fatte; per le altre è scritto dall'ufficiale interessato e vistato dal comandante.

Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi di merci, la loro natura, quantità e qualità, marche e collo, collocazione nelle stive, data e luogo di caricazione e di consegna, nome del caricatore e del destinatario.

Sul giornale di pesca sono annotati la profondità delle acque dove si pesca, la quantità di pesce, le specie e la prevalenza e, in genere, ogni altra informazione relativa alla pesca .

- Il **giornale di macchina** è obbligatorio per le navi maggiori a propulsione meccanica. E' formato da una premessa e due parti. La premessa contiene una descrizione sommaria delle motrici, delle caldaie e dei principali apparecchi ausiliari di bordo, con indicazioni delle loro caratteristiche di funzionamento. E' compilato dal direttore di macchina secondo le istruzioni ministeriali.

La prima parte è compilata in base ai dati e alle notizie che il personale di macchina rileva guardia per guardia.

Nella seconda parte del giornale si scrivono prima di tutto nome e cognome del capitano e del direttore e loro sostituzioni. Si devono indicare inoltre, con data e luogo: le avarie, le visite periodiche alle macchine, i grandi lavori di manutenzione, le immissioni di bacino

Ogni rapporto del direttore di macchina deve essere vistato dal comandante.

- Il **giornale GMDSS** in esso devono essere annotati i nomi degli operatori GOC, i fatti accaduti durante la guardia riguardanti il soccorso, 1 volta al giorno la posizione nave, e le varie ispezioni e test effettuati.

### **Documenti doganali:**

- IL MANIFESTO DI CARICO:

quando si entra all'interno della linea doganale, provenendo dall'estero, deve essere consegnato alla dogana entro 24 ore dall'arrivo, in caso di ritardo o di rifiuto della presentazione, la dogana ha

il diritto di far scaricare le merci e depositarle nei propri magazzini a spesa del Com.te. il Manifesto del carico deve essere scritto con inchiostro senza correzioni e sottoscritto dal Com.te; Contiene: Nome e Bandiera della Nave, Stazza Netta, Generalità del Com.te, Numero di Equipaggio, Provenienza della nave e approdi del viaggio, Indicazioni sul carico, Nome del destinatario se risulta dalla polizza, Elenco delle Paccottigli e delle Provviste di bordo, merce in Transito. Se si proviene da un porto Italiano si deve presentare, sia alla partenza che all'arrivo, il MANIFESTO DI PARTENZA sul quale devono essere iscritte tutte le merci che costituiscono il carico.

POLIZZA DI CARICO : La polizza di carico è il documento più importante nel trasporto di cose. È emessa dal vettore marittimo (o in rappresentanza di questi da un suo raccomandatario, da un suo agente o dal comandante della nave) e non solo comprova l'avvenuta spedizione delle merci, ma è anche titolo rappresentativo delle merci stesse. Attribuisce al legittimo possessore il diritto alla riconsegna delle merci e la possibilità di disporre delle merci viaggianti mediante trasferimento della polizza secondo le forme proprie della circolazione dei titoli di credito.

La polizza di carico può essere:

- **nominativa**, cioè intestata a un determinato soggetto, e allora il suo trasferimento avviene mediante girata del documento a nome del nuovo titolare (girata in pieno); la girata deve essere datata e la sottoscrizione del girante deve essere autenticata da un notaio;
- **all'ordine**, e allora è trasferibile per semplice girata in pieno o in bianco;
- **al portatore**, e allora il trasferimento avviene per semplice consegna manuale, sicché si considera legittimo possessore colui che la detiene.

La polizza di carico deve essere consegnata al caricatore entro le 24 ore dall'avvenuto imbarco. Essa va redatta in due originali, uno per il vettore e l'altro per il caricatore.

L'esemplare per il vettore è sottoscritto dal caricatore o da un suo incaricato e reca l'esplicita annotazione della sua "non trasferibilità".

L'originale consegnato al caricatore è sottoscritto dal vettore, o da un suo raccomandatario o agente o dal comandante, e costituisce titolo rappresentativo delle merci, trasferibile come già detto.

La polizza di carico deve contenere:

- il nome e il domicilio del vettore marittimo,
- il nome e il domicilio del caricatore,
- luogo di destinazione e, quando la polizza è nominativa, il nome e il domicilio del destinatario,
- la natura, la quantità e la qualità delle cose da trasportare,
- lo stato apparente delle merci e degli imballaggi,
- il nome, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave,
- il luogo e la data di caricazione.

Il vettore, prima di emettere la polizza, deve verificare che le merci imbarcate corrispondano a quelle indicate. Poiché un controllo preciso non è sempre possibile, il vettore può inserire nella polizza riserve a suo favore, tipo "dice essere; ignoro peso", "marche e numeri sconosciuti". Deve inoltre indicare lo stato apparente e l'imballaggio esterno delle merci. Se questi, al momento della consegna per l'imbarco, danno luogo a riserve, è necessario riportarle sulla polizza di carico allo scopo di limitare la responsabilità del vettore. In questo caso la polizza si dice *con riserve*, o meglio *sporca*. Tuttavia, in alcuni casi, i caricatori insistono perché sia loro consegnata una polizza di carico *senza riserve* o *pulita* sottoscrivendo una *lettera di garanzia* con la quale si esonera il vettore da ogni responsabilità al riguardo delle merci.

La polizza di carico attribuisce il diritto a ricevere tutta la merce e non dà la possibilità diretta di frazionarla tra diversi compratori all'arrivo. E' comunque possibile effettuare questo frazionamento attraverso l'emissione di **ordini di consegna o delivery orders**, che sono dei documenti per mezzo dei quali il vettore o i suoi agenti o raccomandatari ordinano al comandante della nave la riconsegna di una parte delle merci risultanti dalla polizza di carico. Al momento della emissione degli ordini di consegna, il vettore ne fa annotazione sulla polizza di carico, specificando la natura, la quantità e la qualità delle merci alle quali ciascun ordine si riferisce. Gli ordini di consegna, sottoscritti dal vettore e dal richiedente, possono essere, al pari della polizza di carico, nominativi, all'ordine e al

portatore. Gli ordini di consegna si distinguono in propri o impropri. Si dicono propri o regolari gli ordini di consegna emessi, previa annotazione sulla polizza, dal vettore o da un suo rappresentante. Si dicono invece impropri o irregolari, quelli emessi dal possessore della polizza di carico e non sottoscritti né visti dal vettore o da un suo agente o raccomandatario: non si tratta quindi di veri e propri documenti rappresentativi e circolano sulla base della fiducia di cui gode l'emittente.

### **REGISTRI :**

- **REGISTRO DEGLI IDROCARBURI** (marpol I) ORB (Oil Record Book): è diviso in 2 parti, le voci sono divise in sezioni operative distinte da una lettera, quando si registra un'operazione si deve annotare, nella colonna appropriata, la data, la lettera. Le operazioni devono essere registrate cronologicamente, ogni operazione completata deve essere firmata e datata dall'ufficiale incaricato e la pagina completa dal Com.te;

**Sulle navi petroliere** : operazioni relative al carico e zavorra(**petroliere** TSL>150 t)

**Su tutte le navi** : operazioni relative al locale macchine(**tutte le navi** TSL >400 t);

- **REGISTRO DEI RIFIUTI** (Marpol-V) sul quale sono annotate le discariche effettuate in mare e quelle nei porti.

- **REGISTRO DEI RIFIUTI SPECIALI** (Marpol-III): sono annotate le discariche di batterie, stracci impregnati di oli, medicinali, si compila in 2 volte, la prima parte con data di consegna al trasportatore, e la seconda parte con data di smaltimento delle discariche.

- **REGISTRO DI CARICO E SCARICO DEI MEDICINALI**: sono annotati i vari medicinali, le quantità, le scadenze, le rimanenze, l'imbarco dei nuovi medicinali ecc.

- **REGISTRO DEGLI INFORTUNI** : per ogni somministrazione vanno annotate nome/cognome, data, la diagnosi, la sintomatologia, la persona o ente che ha suggerito la somministrazione

- **REGISTRO OIL** : registro dove sono riportati le caratteristiche dei mezzi di sollevamenti (Gru, Bigli, Paranchi, ecc.) sono annotate dal RINA le visite alle quali sono sottoposti e date di sostituzioni cavi, max portata, ecc.

### **CERTIFICATI e DOCUMENTI**

<b>SANITARI</b>	<b>DURATA</b>	<b>RILASCIATO</b>	<b>PRESCRITTO</b>
C. di Esenzione della Derattizzazione	1 anno	Sanità Marittima	
C. Cassetta Medicinali	6 mesi	Sanità Marittima	
C. di cementazione cassa acqua potabile	6 mesi	Sanità Marittima	
<b>TECNICI</b>			
C. di Stazza		RINA	
C. di Classe (Navigabilità x NP < 25 TSL)	4 Anni	RINA	
C. di Bordo Libero	5 Anni	RINA	ILLC
C. IOPP (Cert.intern. prevenzione da oli minerali)	5 Anni	RINA	MARPOL
C. di Idoneità al trasporto MP	2 Anno	RINA	DPR 1008/68
<b>SICUREZZA</b>			
C. Sicurezza Navi Passeggeri	1 Anno	AM	Solas
Verbale di idoneità trasporto passeggeri	1 Anno	AM	Solas
C. Costruzione Navi da Carico	5 Anni	AM / RINA	Solas
C. Dotazioni Navi da Carico	2 Anni	AM	Solas
C. Sicurezza Stazione GMDSS	2 Anni	AM	Solas
Collaudo stazione GMDSS	5 Anni	Telemar	Solas
Licenza di Esercizio		AM	Solas
Visita ai Servizi di Bordo	1 Anno	AM	RS
Visita Tecnico Sanitaria	1 Anno	AM	RS
Esenzione	1 anno	AM	Solas

<b>DOGANALI</b>			
Manifesto di carico (da porto estero)			
Manifesto di partenza (da porto italiano)			

Certificati delle Navi Italiane

Prof. Giuseppe Anginoni

CERTIFICATO	A CHI E' RILASCIATO	ACC. A CURA	RIL. DA	VALIDITA'	NOTE
<b>STAZZA</b>	Conv. Int. Stazza – Londra 1969	ORG.RIC.	ORG.RIC.		
<b>CLASSE</b> DlgsCPS 22.1.47 n° 340)	- NP≥25 tsl. (eccetto nav. in acque tranquille) - N destinate a servizi “sovvenzionati” - N destinate a qualsiasi servizio di linea - N salvataggio e rimorchio in navig. oltre 6 miglia dalla costa - N classificate o da classificare presso istituti stranieri - N destinate a viaggi oltre gli stretti	ORG.RIC.	ORG.RIC.	CINQUE ANNI	visite annuali o come stabilito dal registro di classificazione
<b>NAVIGABILITA'</b> (L. 616/62)	- N ≥ 25 tsl. che non siano munite del cert. di classe	ORG.RIC.	AUTORITA' MARITTIMA	QUATTRO ANNI	visite annuali o come stabilito dal registro di cl.
<b>BORDO LIBERO INTERNAZ.LE</b> L.L. Conv. 1966	- N nuove ≥ 24 m. costruite. dopo il 21.7.68 - N esistenti > 150 tsl. in viaggi internaz. costruite prima del il 21.7.68	ORG.RIC	ORG.RIC	CINQUE ANNI	visite annuali prorogabili di 3 mesi
<b>BORDOLIBERO NAZIONALE</b> L.L. Conv. 1966	- NP ≥159 tsl in Viaggi Nazionali - NC ≥ 500 tsl in Viaggi Nazionali				
<b>SIC. N.P.</b> (Con eventuale allegato) (SOLAS -L. 616)	NP IN VIAGGI INTERNAZIONALI	ORG.RIC. CIRCOSTEL	C° COMPART.	UN ANNO	prorogabile x max un mese
<b>SIC. N.P. (Viaggi Naz)</b> (D.Lgs.45/2000)	NP IN VIAGGI NAZIONALI (Sia italiane che straniere)	N>200 t. Commissione (L.616) - N tra 200 e 25 t Commissione (Art.19.1 Reg.)	C° COMPART C° CIRCONDAR IO	UN ANNO	
<b>SIC. COSTR. N.C.</b> (Reg.I/10 SOLAS – R. Sic.)	NC ≥ 500 tsl. IN VIAGGI INTERNAZ.	ORG.RIC.	ORG.RIC.	QUATTRO ANNI	con 3 visite annuali obbl. differibili di 3 mesi
<b>SIC. DOT. N.C.</b> (SOLAS – L. 616)	NC ≥ 500 tsl. IN VIAGGI INTERNAZ.	ORG.RIC	C° COMPART.	DUE ANNI	con 2 visite annuali obbl. differibili di 3 mesi
<b>IDONEITA'</b> (L. 616/62)	- 500 t.> NC≥25 tsl. in nav. internazionale; - NP e NC < 25 tsl. in nav. nazionale, compresi servizi speciali (pesca, tragheto, rimorchio e salvataggio); - GALLEGG.>200t.	N>200 tsl. Commissione (L.616) - N tra 200 e 25 tsl Commissione (Art.19.1 Reg.)	C° COMPART C° CIRCONDAR IO	DUE ANNI	Per le NC è prevista una visita interm. a cura dell'Org. Ric.
<b>ANNOTAZIONI DI SICUREZZA</b> (L. 616/62)	- NP e Traghetti passeggeri <25 tsl.- nav. NAZIONALE; - NC e traghetti non passeggeri, Rimorchiatori N. salvataggio e pesca <25 tsl.- nav. NAZIONALE ed INTERNAZIONALE - N ad uso privato: - Galleggianti<200 tsl.	AUTORITA' MARITTIMA ORG.RIC (+CIRCOSTEL)	AUTORITA' MARITTIMA	DUE ANNI (tre per n. da pesca)	Per le NC è prevista una visita interm. a cura dell'Org. Ric
<b>SIC. RADIO PER N.C.</b> (SOLAS – L. 616)	N.C. > 300 tsl. IN VIAGGI INTERNAZIONALI	CIRCOSTEL	C° COMPART	UN ANNO	prorogabile x max un mese
<b>SIC. HSC</b> (SOLAS- Cap.10)	- NP veloci che non si allontanano + 4 ore di nav. da P. rifugio - NC veloci ≥500 tsl. che non si allontanano + 8 ore di nav. da P. rifugio	ORG.RIC	C° COMPART		Visite intermedie, periodiche e annuali obbligatorie
<b>CERT. DOC</b> (ISM Code)	- Società di navigazione che soddisfi l'ISM Code	ORG.RIC	MARICOGEC AP 6° REPARTO		
<b>CERT. SMS</b> (SMS Code)	- Ogni nave che soddisfi il SMS Code	ORG.RIC	C° COMPART	CINQUE ANNI	Visite interm., period. e annuali

<b>VERBALE DI VERIFICA/VISITA PER L'ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI SICUREZZA</b> (Dlgs 28/2001)	- TRAGHETTI RO-RO - UNITA' VELOCI DA PASSEGGERI Impiegate in servizi di linea in navigaz. nazionale ed internazionale (sia italiane che straniere)  - RELATIVE SOCIETA' ARMATRICI	ISPETTORI QUALIFICATI	CAPO DEL CIRCONDARIO	UN ANNO	
<b>VERBALE DI VISITA AI SERVIZI DI BORDO</b>	N > 200 tsl.	AUTORITA' MARITTIMA o, all'estero, Comm. di Bordo	AUTORITA' MARITTIMA	UN ANNO	Intervallo fra le visite non deve superare 15 mesi
<b>IGIENE E ABITABILITA'</b> (L.1045/39)	N > 200 TSL e N. Pesca da 50 a 200 TSL	Commissione di visita	C° COMPART	SEI MESI	
<b>VERBALE COLLAUDO RADIO</b>	tutte le navi dotate di impianto radio	CIRCOSTEL	CIRCOSTEL	Rilasciato all'atto dell'entrata in esercizio e ripetuto quando viene modificata la stazione radio o cambia la società concessionaria	
<b>VERBALE ISPEZIONE RADIO</b>	N > 300 t.sl	CIRCOSTEL	CIRCOSTEL	UN ANNO	
<b>LICENZA RADIOELETTRICA DI ESETCIZIO</b>	tutte le navi dotate di impianto radio	CIRCOSTEL	MINISTERO COMUNICAZIONI	CINQUE ANNI	
<b>REGISTRO OIL 32</b>	Per gru e apparecchi di sollevamento	ORG. RIC.	ORG. RIC.	Ispezioni ogni 12 mesi e prove complete ogni 4 anni	
<b>REGISTRO SISTEMAZIONI CARICO E SCARICO ED ALTRI MEZZI DI SOLLEVAMENTO E RELATIVI CERTIFICATI</b> , per unità che non hanno l'obbligo del Registro OIL 32 (Unità da pesca oceanica o d'altura – mezzi di portata < 200 t.; Navi < 200 t. – mezzi di portata < 1 t.; Navi > 200 t. – mezzi di portata < 0,5 t.; Galleggianti – mezzi di portata < 5 t.)		ORG. RIC	ORG. RIC.	Ispezioni ogni 12 mesi e prove complete ogni 4 anni	
<b>ESENZIONE DERATTIZZAZIONE</b>		SANITA' MARITTIMA	SANITA' MARITTIMA	sei mesi - 10 mesi se navig. Nazionale	
<b>CASSETTA MEDICINALI</b>		SANITA' MARITTIMA	SANITA' MARITTIMA	sei mesi – 10 per N in viaggi nazionali – Per N tra 10 e 200 tsl validità 12 mesi	
<b>ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO PASSEGGERI</b> , per tutte le navi da passeggeri > 500 tsl. con più di 10 pax o quelle < 500 tsl che portano più di un passeggero per ogni tonnellata (D.M. 18.1.1899)					
<b>ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO M.P. IN COLLI</b> (DPR 9.5.68 n° 1008)		ORG. RIC.	ORG. RIC.	DUE ANNI	
<b>ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO VEICOLI STRADALI O FERROVIARI CONT. M. P. LIQUIDE O GAS.</b> (Circolare MIMERC n° 3104476/MP del 1.8.74)		ORG. RIC.	ORG. RIC.	DUE ANNI	
<b>ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO AUTOVEICOLI</b> (Circolare MIMERC 322295 del 21.8.67)		ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI	
<b>ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO MERCI SOLIDE ALLA RINFUSA</b> (DM 22.7.91, appendice B – SOLAS BC CODE)		ORG. RIC.	ORG. RIC.	DUE ANNI	
<b>DICHIARAZ. DI RISPONDEZA PER TRASPORTO MERCI SOLIDE ALLA RINFUSA</b> (DM 22.7.91 – appendici A e C)				//	
<b>C. INTERNAZIONALE PREVENZIONE DALL'INQUINAMENTO DA OLIO MINERALEIOPP – MARPOL ANNESSO 1</b> – Per Petroliere > 150 tsl. o altre navi > 400 tsl.				CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI ED UNA INTERMEDIA	
<b>DICHIARAZ. CONFORMITA' ANNESSO 1 MARPOL</b> Per Petroliere tra 50 e 150 tsl. oper altre navi tra 50 e 400 tsl.		ORG. RIC.	ORG. RIC.	DUE ANNI CON VISITA INTERMEDIA	
<b>C. INTERNAZIONALE PREV. DALL'INQ. NEL TRASPORTO DI SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE ALLA RINFUSA IPPC – MARPOL ANNESSO II Regola 11</b>		ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI	
<b>C. DI IDONEITA' AL TRASPORTO DI PRODOTTI CHIMICILIQUIDI ALLA RINFUSA C.O.F. – MARPOL REG. 13 ANNESSO II – SOLAS CAP. VII – DM 17.11.82</b> Per Chimichiere costruite prima del 1.7.86 – <b>SOSTITUISCE IL CERT. IPPC</b>		ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI	
<b>C. DI IDONEITA' AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI GAS LIQUEFATTI (C.O.F. G.C.)</b> Per Gassiere costruite prima del 1.7.86		ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI	
<b>C. INTERNAZIONALE DI IDONEITA' AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI GAS LIQUEFATTI (I.C.O.F. G.C.) SOLAS Cap VII</b> Per Gassiere costruite DOPO il 1.7.86		ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI	

<b>CERT. DI QUALIFICA ASCENSORI PER PASSEGGERI ED EQUIPAGGIO (DPR 435/91)</b>	ORG. RIC.	ORG. RIC.	RILASCIO + VISITE ANNUALI
<b>ATTESTATO TRASPORTO PASSEGGERI PER NAVE DA CARICO (NC che intendono trasportare più di 12 passeggeri)</b>	ORG. RIC.	AUTORITA' MARITTIMA	UN ANNO
<b>CERT. INTERNAZ. PER LAPREVENZIONE DALL'INQUINAMENTO DELLE ACQUE DA NAVI (I.S.P.P.)</b> Attesta che la nave è dotata di impianto trattamento liquami e di tubatura di scarico conforme alla Reg. 3(1)(a) Annesso IV MARPOL	ORG. RIC.	ORG. RIC.	

**NP**= navi passeggeri; **NC**=navi da carico;**ORG. RIC** = Organismi riconosciuti; **ACC. A CURA** = accertamenti a cura

**Circostel** Ministeri Servizi Centrali E Periferici **Ministero Poste e telecomunicazioni**

### **Autorizzazione di un organismo riconosciuto**

Gli Stati membri, nell'adempimento degli obblighi derivanti dalle convenzioni internazionali, si adoperano affinché le loro amministrazioni competenti diano adeguata esecuzione alle relative norme riguardo alle ispezioni e alla certificazione delle navi.

Uno Stato membro può affidare le ispezioni, i controlli, il rilascio e il rinnovo dei certificati per le navi battenti la propria bandiera unicamente ad organismi riconosciuti. Tuttavia, per quanto riguarda i certificati di sicurezza radiofonica per navi da carico, il loro rilascio può essere affidato ad un ente privato riconosciuto da un'amministrazione competente e avente competenze adeguate e personale qualificato.

Gli Stati membri non devono rifiutare di autorizzare un organismo riconosciuto. Possono tuttavia limitare il numero degli organismi da essi autorizzati qualora vi siano motivi obiettivi e non discriminatori.

Gli organismi riconosciuti di paesi terzi possono proporre i loro servizi alle amministrazioni competenti degli Stati membri. In tal caso, gli Stati membri possono chiedere di accordare un trattamento reciproco agli organismi riconosciuti con sede nell'Unione europea (UE).

Gli Stati membri che autorizzano un organismo riconosciuto, instaurano un «rapporto funzionale» tra l'amministrazione nazionale competente e gli organismi che agiscono per loro conto. Tale rapporto funzionale è disciplinato da un patto scritto formale e da un atto giuridico equivalente.