

DIRITTO MARITTIMO, NORMATIVE INTERNAZIONALI E DOCUMENTI DI BORDO

ITN



Nozioni generali dello stato

Uno Stato per essere definito tale ha bisogno di un POPOLO che parli la stessa lingua, un TERRITORIO con determinati confini, un ORDINAMENTO GIURIDICO per regolare i rapporti fra i cittadini e fra questi e lo Stato stesso. La fondante dello Stato ITALIANO è la COSTITUZIONE; essa caratterizza il regime politico, i diritti fondamentali dei cittadini, l'organizzazione dello Stato e i rapporti fra i suoi organi.

I POTERI FONDAMENTALI:

- Il *Potere legislativo*, cioè fare le leggi, è attribuito al Parlamento;
- Il *Potere esecutivo*, cioè eseguire la volontà dello Stato è attribuito agli organi che compongono il Governo; alle dipendenze di questo, vi è la Pubblica Amministrazione che costituisce il Potere esecutivo;
- Il *Potere giudiziario* è attribuito ai giudici.

Gli organi principali dello Stato

IL PARLAMENTO, indica l'assemblea dei rappresentanti del popolo che, oltre alla funzione di elaborare e votare le leggi (come già detto) controlla l'operato del Governo. Si divide in Camera dei deputati (630 membri - 18 anni per eleggere e 25 per essere eletti) e Senato della Repubblica (315 membri - 25 anni per eleggere e 40 anni per essere eletti - a cui si aggiungono i Senatori a Vita, nominati dal Presidente della Repubblica) ed è l'organo legislativo;

IL GOVERNO (Art. 92 Costituzione), composto dal Consiglio dei Ministri e dal Presidente del Consiglio, è l'organo esecutivo;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA rappresenta l'organo di rappresentanza e il garante della Costituzione;

LA CORTE COSTITUZIONALE controlla se le leggi proposte dal Parlamento rispondono ai principi fondanti della Costituzione;

LA MAGISTRATURA è il complesso degli organi che amministra la giustizia;

IL CONSIGLIO SUPERIORE DELLA MAGISTRATURA rappresenta l'organo supremo della Magistratura;

LACORTE DEI CONTI e IL CONSIGLIO DI STATO fungono da organi ausiliari dello Stato.

Decreto Legge, Decreto Legislativo e Ordinanza

Un *Decreto Legge* è un provvedimento, emanato dal Governo, provvisorio, avente forza di legge, adottato in casi straordinari di necessità ed urgenza dal Governo; decade se entro 60 giorni non viene convertito in legge(Art. 77 Costituzione).

Un *Decreto Legislativo* (spesso abbreviato in *DLgs*) o *decreto delegato* si intende, in particolare nel diritto costituzionale, un atto normativo avente forza di legge, adottato dal potere esecutivo (Governo) per delega espressa e formale del potere legislativo (Parlamento).

Il termine *Ordinanza* significa ORDINE, ed indica genericamente un atto emesso dalla Pubblica Amministrazione.

Diritto della navigazione – Gerarchia delle fonti normative

La gerarchia delle fonti di diritto applicabili alla navigazione marittima è chiarita dall'art.1 del Codice della Navigazione; alla materia si applicano in ordine di priorità:

- **Il Codice della Navigazione**
- **Le leggi**
- **I regolamenti**
- **Le norme corporative**
- **Gli usi** in materia

Ove manchino disposizioni o non ve ne siano di applicabili, per analogia, si fa ricorso alle leggi ordinarie e al Codice Civile.

Al primo posto quindi troviamo il **Codice della Navigazione** (1942); si tratta di una legge speciale che per organicità ed ampiezza regola la materia sotto tutti gli aspetti ed è seguita da altre leggi speciali, spesso recepimento di grandi convenzioni internazionali. Seguono poi i regolamenti, che hanno il compito di integrare le leggi e disciplinarne l'attuazione e sono ad esse subordinati, cioè in caso di divergenza, le leggi prevalgono sui regolamenti. Infine vi sono gli usi che hanno efficacia quando espressamente richiamati dalle altre fonti (*secundum legem*) o quando agiscono in mancanza di altre regolamentazioni in materia (*praeter legem*) o addirittura contro leggi derogabili e prima di far ricorso alla legge comune.

Le Nazioni Unite, al fine di regolamentare il settore marittimo e della navigazione, si sono dotate di uno specifico ufficio tecnico del mare: l'**IMO (International Maritime Organization)**. L'Organizzazione marittima internazionale, in acronimo IMO è una organizzazione autonoma delle Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione marittima internazionale al fine di promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto marittimo internazionale rendendolo più sicuro ed ordinato. La struttura dell'Organismo è articolata in una **Assemblea**, composta da rappresentanti di tutti gli Stati membri (170), un **Segretariato** (composto da circa 300 unità) un **Consiglio Esecutivo** (40 Stati membri), **5 Comitati principali** e **9 sottocomitati**. *L'Italia è membro del Consiglio dell'organizzazione* ed è inclusa nel ristretto gruppo di 10 Paesi maggiormente evoluti in tema di navigazione marittima che forniscono, in ragione dell'importanza della flotta mercantile, grande impulso allo sviluppo del trasporto marittimo. Attraverso l'IMO vengono emanate direttive tecniche per i singoli Stati. Quando la Comunità Europea ha emanato le sue direttive in materia marittima, non poteva quindi non tener conto a sua volta di quelle dell'IMO.

L'IMO non solo emana la norma-strumento per il settore marittimo, ma la tiene anche aggiornata attraverso circolari esplicative (in lingua inglese) e ne verifica l'applicazione attraverso controlli che fanno gli stessi Stati membri attraverso PSC e autorità marittime in Italia

L'Amministrazione Marittima

L'amministrazione marittima si compone di una serie di uffici ed enti attraverso i quali lo Stato esercita le sue funzioni di controllo e di tutela in tema di sicurezza e di ordinato svolgimento delle attività marittime. In particolare l'amministrazione della navigazione si distingue *indiretta* ed *indiretta*; quella *diretta* in *attiva* (divisa poi in *centrale* e *locale*) e *consultiva*. L'amministrazione *consultiva* ha il

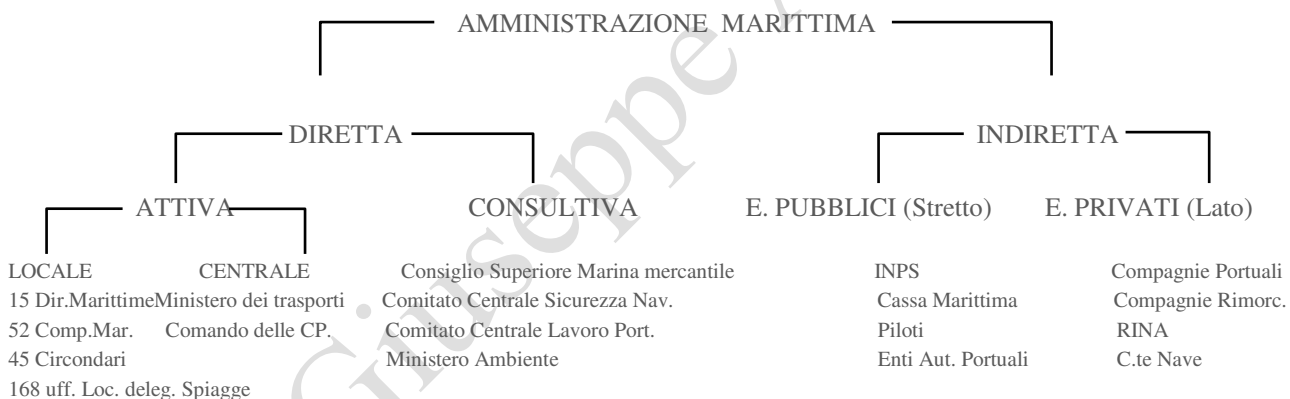
compito di esprimere pareri, proporre riforme di legge e regolamenti, diramare istruzioni o circolari agli organi dell'Amministrazione **attiva**.

L'Amministrazione **diretta-attiva-centrale** è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ex Min. Trasporti ed ex Min. Marina Mercantile), composto da direzioni generali, un ispettorato tecnico e un ispettorato generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

L'Amministrazione **attiva-diretta-locale** è costituita dalle varie circoscrizioni territoriali in cui è diviso il litorale marittimo, che sono:

- 15 Direzioni Marittime o *Zone Marittime*;
- 52 Compartimenti Marittimi o *Capitanerie di Porto*;
- 45 Circondari Marittimi o *Circomare*;
- 168 Tra Uffici Locali Marittimi o *Locamare* e Delegazioni di spiaggia.

L'Amministrazione **indiretta** è rappresentata a livello **centrale** da vari enti che perseguono scopi di interesse pubblico su aspetti di organizzazione, protezione e benessere degli appartenenti alla Gente di Mare e al personale di tutta l'amministrazione, mentre a livello **locale** vi sono gli Enti Autonomi Portuali (*Port Authority*), a cui lo Stato ha delegato alcune funzioni relative all'organizzazione e disciplina delle attività svolte in ambito portuale, realizzando quell'auspicata autonomia voluta dalla Legge 84/1994, la cd. riforma dell'ordinamento portuale.



Personale Marittimo

Si intende per personale marittimo l'insieme dei lavoratori che svolgono un'attività collegata al mare. L'amministrazione e la disciplina del personale marittimo sono curate dagli organi del ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Il personale marittimo comprende:

Gente di mare

- *1ª Categoria*: personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo;
- *2ª Categoria*: personale addetto ai servizi complementari di bordo;
- *3ª Categoria*: personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

Personale addetto ai servizi dei porti

- Palombari e sommozzatori in servizio locale;
- Ormeggiatori;
- Barcaioli.

Personale tecnico delle costruzioni navali

- Ingegneri Navali;
- Costruttori Navali;
- Maestri d'ascia.

Iscrizione alla 1ª e alla 2ª Categoria della Gente di mare (art. 199 e 238 C.N.)

I requisiti per ottenere l'iscrizione nelle matricole della gente di mare di 1ª e 2ª Categoria, sono:

- cittadinanza comunitaria;
- età non inferiore a 15 anni;
- idoneità al nuoto e alla voga;
- idoneità fisica;
- essere domiciliato nel territorio dello Stato;
- non essere condannato per un delitto punibile con pena non superiore a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione.

Iscrizione alla 3ª Categoria

Per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare di 3^a categoria occorrono minori requisiti, e cioè:

- cittadinanza comunitaria;
- età non inferiore a 15 anni;
- idoneità al nuoto e alla voga;
- essere domiciliati in uno dei comuni compresi nella circoscrizione del circondario marittimo.

Cancellazione dalle matricole

La cancellazione avviene per i seguenti motivi :

- morte;
- dichiarazione di abbandono dell'attività marittima;
- perdita della cittadinanza italiana;
- perdita dell'idoneità fisica: verificata ad ogni imbarco e ogni due anni.

Documenti di lavoro

La gente di mare di prima e seconda categoria è munita di un libretto di navigazione, che è l'unico documento che abilita alla professione marittima.

Oltre che come libretto di lavoro funge anche da documento di identità personale e vale come passaporto per le esigenze della professione.

E' rilasciato dal capo di compartimento e consegnato al comandante della nave di primo imbarco dell'iscritto.

La terza categoria è fornita del libretto di ricognizione.

Regime Giuridico del Mare

Gli accordi internazionali in materia sono:

- *la Convenzione di Ginevra del 1958 e la Convenzione di Montego Bay del 1982*, nata come unica convenzione in seguito alla terza conferenza delle NU per il diritto marittimo.

Le aree marine si distinguono in: **Acque interne, Mare territoriale, Zona contigua, Piattaforma continentale, Zona economica esclusiva, Alto mare.**

Acque interne

Sono quelle comprese all'interno della linea di base. In questa zona di mare lo Stato rivierasco ha lo stesso potere della terra ferma. L'Italia ha adottato il sistema delle linee di base rette, in sostituzione della linea di bassa marea. Esiste, tuttavia, una pubblicazione dell'Istituto Idrografico denominata "Carte delle Linee di base" con le coordinate dei punti che delimitano le estremità di tale linee.

Mare Territoriale

L'Italia ha adottato il limite delle 12 mg dalla linea di base. Secondo il Cod. Nav. le acque territoriali sono costituite da una striscia di mare lungo le coste peninsulari e insulari italiane, larga 12 mg marine; lo stato rivierasco nelle acque territoriali ha lo stesso potere che ha nelle acque interne ad eccezione che non può evitare il transito inoffensivo delle navi straniere.

Zona contigua

Oltre il mare territoriale c'è la zona contigua, che è una fascia di mare della stessa larghezza delle acque territoriali ed estesa fino a 24 miglia marine secondo la Convenzione di Montego Bay. Su di essa lo Stato ha un potere di controllo ai fini doganali, fiscali, sanitari, di migrazione e antinquinamento; l'Italia non ha rivendicato tale Zona.

Piattaforma continentale

Si estende fino a 200 mg dalla linea di base. Sulla piattaforma continentale lo Stato ha il diritto esclusivo dell'esplorazione, dello sfruttamento delle risorse naturali e della coltivazione dei crostacei; può installare sovrastrutture per lo studio del sottosuolo, ma non deve creare ostacoli alla navigazione. (Non istituite nel Mar Mediterraneo)

Zona economica esclusiva

Si tratta di una zona di mare che può estendersi fino a 200 mg dalla linea di base, nella quale lo Stato costiero ha il diritto di controllare lo sfruttamento delle risorse marine.

Aree marine protette

Comprendono parchi e riserve naturali marine. Sono costituite da quei particolari ambienti marini, che comprendono acque, fondali e tratti di costa che abbiano un rilevante interesse dovuto alla flora o alla fauna nonché alla loro importanza scientifica, culturale, educativa ed economica.

Alto mare

Comprende tutti gli spazi marittimi che non rientrano nelle precedenti definizioni e che sfuggono ad ogni pretesa degli Stati. I mezzi che vi navigano sono sottoposti alla sovranità dello Stato cui appartengono e il trovarsi a bordo di detti mezzi equivale a trovarsi sul territorio dello Stato del quale battono bandiera.

Il Regime Giuridico del Mar Mediterraneo: La definizione del Mediterraneo come bacino semichiuso comporta l'inapplicabilità di alcune norme della Convenzione di Montego Bay e quindi la previsione di un particolare regime in materia di spazi marini e loro delimitazioni, accessi ed attività marine, cooperazione tra gli Stati costieri e tra questi Stati e gli Stati terzi.

Ipoteca Navale

Nel diritto marittimo l'ipoteca navale è un diritto reale di garanzia che il creditore, mediante un atto notarile, può esercitare su un bene del debitore, per la quale il proprietario di una nave la dà in pegno a un creditore, pur continuando a impiegarla liberamente nei traffici, si trascrive sull'Atto di Nazionalità della nave

L'armatore

E' armatore chi assume l'esercizio della nave, proprietario o non.

L' esercizio si sostanzia in un'attività di organizzazione e direzione della nave secondo la sua natura e destinazione, con l'assunzione del rischio (dall'art. 265 fino all'art.277 C.N.).

La figura giuridica dell'armatore è quindi distinta da quella del proprietario della nave. Questa distinzione è pubblicizzata con una dichiarazione, **la dichiarazione di armatore**, che deve fare l'armatore prima di assumere l'esercizio di una nave all'ufficio di immatricolazione della nave. Sono perciò necessarie tante dichiarazioni quante navi di cui è armatore. La dichiarazione è fatta con atto

scritto con sottoscrizione autenticata. Quando l'armatore è persona diversa dal proprietario, all'atto della dichiarazione deve presentare copia autentica del titolo che attribuisce l'uso della nave. In mancanza della dichiarazione di armatore, si presume armatore il proprietario, fino a prova contraria. L'armatore è il datore di lavoro dell'equipaggio.

La società di armamento tra comproprietari (Art.278-286 C.N.)

I comproprietari di una nave possono costituirsi in società di armamento mediante scrittura privata con sottoscrizione di tutti i caratisti; oppure mediante deliberazione della maggioranza con sottoscrizione autenticata dei consenzienti.

La società di Armamento non ha personalità giuridica; dunque, di ogni singola azione risponde il singolo caratista.

Il valore di una nave si considera costituito di 24 "caratati". Ogni proprietario può essere titolare di uno o più carati o anche solo una frazione di carati

I contratti di utilizzazione della nave

- *Il contratto di locazione*
- *Il contratto di noleggio*
- *Il contratto di trasporto*

Il contratto di locazione

Secondo l'art. 376 C.N. si ha locazione di nave quando una delle parti si obbliga a far godere all'altra per un dato tempo la nave verso un determinato corrispettivo.

Con il contratto di locazione, il proprietario- in qualità di locatore - ne cede temporaneamente la disponibilità al conduttore che, assumendo la qualifica di armatore, provvede a gestirla sotto il proprio nome e la propria responsabilità.

Il contratto deve risultare da atto scritto, tranne per le navi minori entro determinati limiti di tonnellaggio, e non ne è ammessa la cessione a terzi (sublocazione) senza il consenso del locatore-proprietario.

Il contratto di noleggio

Secondo l'art. 384 C.N. il noleggio è il contratto per il quale l'armatore, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con una determinata nave uno o più viaggi prestabiliti, ovvero, entro il periodo di tempo convenuto, i viaggi ordinati dal noleggiatore alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi.

Il noleggio a tempo (o time charter party) è il contratto mediante il quale il noleggiante (armatore) contro un compenso stabilito (nolo), mette la nave armata ed equipaggiata a disposizione del noleggiatore per l'effettuazione dei viaggi ai quali quest'ultimo intenderà adibirla durante un periodo di tempo convenuto.

Il contratto deve essere provato per iscritto e deve contenere tra l'altro le clausole che riguardano la ripartizione delle spese tra noleggiante e noleggiatore, le rimanenze a bordo di combustibili e lubrificanti, e il lavoro straordinario dell'equipaggio.

La gestione tecnica della nave spetta all'armatore-noleggiatore e comprende le spese per il personale di bordo, le spese di assicurazione, e le spese di riparazione della nave.

La gestione commerciale della nave spetta al noleggiatore e comprende le spese per i bunkeraggi, le tasse portuali, diritti di pilotaggio, diritti di ancoraggio, ecc... e il rimborso all'armatore di eventuale lavoro straordinario all'equipaggio.

Il contratto di trasporto

Il contratto di trasporto è il contratto con il quale il vettore si obbliga dietro corrispettivo a trasferire persone o cose da un luogo a un altro.

Nel settore del traffico merci il contratto può riguardare:

- trasporto di cose determinate su navi che svolgono regolari servizi di linea
- trasporto di un carico totale o parziale su nave determinata. Nella pratica questo contratto si chiama contratto di noleggio a viaggio (o voyage charter party) ed è tipico del traffico tramping, eseguito su navi volandiere.

Il contratto di noleggio a viaggio deve essere redatto per iscritto e viene solitamente stipulato sulla base di formulari o schemi standard.

I principali elementi del contratto sono:

- generalità dei contraenti
- individuazione della nave
- natura e quantità del carico
- epoca d'imbarco
- porti di carico e scarico
- modalità di consegna e riconsegna del carico
- tempo concesso per le operazioni di carico e scarico delle merci
- il nolo e le modalità di pagamento

Nell'epoca di imbarco può essere prevista la **clausola di cancello** (giorno nel quale se la nave non è presente nel porto per la consegna al caricatore, vi può essere la risoluzione del contratto) e la **clausola di preavviso**, in forza della quale il comandante è tenuto a comunicare la data prevista di arrivo nel porto per dare modo al caricatore di predisporre le merci per il carico.

Il tempo concesso per le operazioni di carico e scarico delle merci viene chiamato **tempo di stallia**. Il contratto può prevedere due ulteriori tempi per tali operazioni, ma con pagamento di una penale chiamata **controstallia** o **extrastallia**. Ma nel caso in cui le operazioni di carico o scarico terminano prima del tempo stabilito il caricatore o scaricatore ha diritto ad un premio chiamato **premio di acceleramento**.

Pilotaggio (artt. 86 - 91 C.N. ; artt. 98 - 124 Reg. Nav. Mar.)

Il pilotaggio è un contratto con locazione d'opera; nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi (dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio) è istituita, mediante decreto del Presidente della Repubblica, una corporazione di piloti. La corporazione dei piloti ha personalità giuridica ed è diretta e rappresentata dal capo pilota.

Pilotaggio Obbligatorio-Nei luoghi dove è riconosciuta l'opportunità, il pilotaggio **può essere reso obbligatorio con D.P.R.** Nei luoghi dove il pilotaggio è facoltativo, **il direttore marittimo può, per particolari esigenze, renderlo temporaneamente obbligatorio.**

Vigilanza sulla corporazione dei piloti- Il comandante del porto deve periodicamente accertare se la corporazione è provvista dei mezzi tecnici necessari all'espletamento del servizio e, in caso di insufficienza, deve darne avviso al ministro dei trasporti e della navigazione prendendo, in caso di urgenza, gli opportuni provvedimenti.

Licenze e registro dei piloti-I piloti sono provvisti di una licenza rilasciata dal capo del compartimento e sono iscritti in uno speciale registro.

Tariffe di pilotaggio-Le tariffe di pilotaggio sono approvate dal ministro dei trasporti e della navigazione, sentite le associazioni sindacali interessate.

Rimorchio (artt. 101-105 C.N.; artt. 138-139 Reg. Nav. Mar.)

Il servizio di rimorchio consiste nella trazione di una nave o di un galleggiante da un posto all'altro nei porti o in altri luoghi di sosta o transito delle navi.

Il servizio è esercitato con una concessione fatta dal capo di compartimento competente.

Il codice regola due diverse situazioni, che corrispondono al rimorchio-manovra e al rimorchio-transporto

Nella prima situazione all'armatore del rimorchiatore non è fatta consegna degli elementi da rimorchiare; gli obblighi e le responsabilità derivanti dal contratto di rimorchio si riferiscono esclusivamente alla trazione degli stessi. Nella seconda situazione, invece, l'elemento da rimorchiare è affidato completamente al rimorchiatore e il rapporto viene regolato dalle norme sul trasporto.

L'armatore del rimorchiatore e gli armatori degli elementi rimorchiati sono responsabili rispettivamente dei danni sofferti dagli elementi rimorchiati e dal rimorchiatore. La responsabilità verso i terzi è invece solidale; gli armatori se ne possono liberare dimostrando che i danni non sono derivati da cause a loro imputabili.

Le avarie

Le **avarie marittime** sono i danni e le spese derivanti dal verificarsi di "accidenti di mare" durante il trasporto o durante le operazioni ad esso connesso.

Le avarie si distinguono in avarie particolari e avarie comuni (o generali).

Le avarie particolari sono le spese o i danni subiti dalla nave o dal carico per cause fortuite o di forza maggiore (cattivo tempo, urti). Le avarie comuni sono costituite da spese o danni provocati da provvedimenti volontari presi dal comandante per la salvezza comune (art. 469 del codice della navigazione).

Le avarie particolari, in quanto dovute a caso fortuito, restano a carico del soggetto che le ha subite.

Le avarie comuni, proprio perché provocate per l'interesse comune, sono ripartite tra tutti i soggetti interessati al buon esito del viaggio.

Le caratteristiche delle avarie comuni sono:

1. atto volontario e ragionevole del comandante
2. deve esserci un pericolo grave per la nave e il carico, quindi la necessità della salvezza comune
3. il sacrificio deve portare ad un risultato utile.

La materia delle avarie comuni è regolata da alcune norme internazionali, note come **REGOLE DI YORK e ANVERSA**.

Il Regolamento di avaria è il complesso delle operazioni mediante le quali si perviene alla determinazione della quota a carico di ciascun interessato alla spedizione.

Tali operazioni sono affidate ai **liquidatori d'avaria**, cioè a professionisti specializzati iscritti in appositi albi.

La procedura viene avviata dalla **dichiarazione di avaria** che il comandante deve presentare alle autorità competenti entro le 24 ore dall'arrivo della nave nel porto di destinazione.

Successivamente si procede alla nomina dei liquidatori e, se ciò avviene in modo amichevole, si procederà con la **liquidazione amichevole** dove le parti sottoscrivono un documento, detto **chirografo d'avaria**, con il quale nominano di comune accordo il o i liquidatori e si obbligano ad accettare e a eseguire il regolamento da essi predisposto.

Le decisioni dei liquidatori sono inappellabili.

Se invece le parti non raggiungono un accordo sulla nomina dei liquidatori si avrà la **liquidazione giudiziaria**, nella quale le parti investono un pretore per la nomina dei liquidatori. Il pretore è quello del porto di arrivo se è un porto nazionale o è quello della circoscrizione dove è iscritta la nave se il viaggio è terminato in un porto straniero.

Il regolamento d'avaria è anche il documento con il quale i liquidatori espongono tutto il loro operato.

Si divide in tre parti:

1. la descrizione dei fatti, che è una ricostruzione degli avvenimenti, sulla scorta della dichiarazione di avaria, estratto del giornale nautico, la stima dei periti, ecc...;
2. la motivazione di diritto, che è la parte in cui i liquidatori espongono le ragioni per le quali hanno ritenuto considerare avarie comuni dei danni e certe spese escludendone altre;
3. i calcoli di riparto e il bilancio finale, in cui sono evidenziati i conteggi eseguiti per determinare la quota a debito o a credito di ciascun partecipante alla spedizione.

L'assicurazione marittima

L'assicurazione è il contratto col quale l'assicuratore, verso il pagamento di un premio, si obbliga a rivalere l'assicurato, entro i limiti convenuti, del danno ad esso prodotto da un sinistro (art.1882 C.C.).

Nel mercato delle assicurazioni marittime si possono distinguere tre grandi gruppi:

- I Lloyd underwriters
- le altre compagnie di assicurazione

- I mutual P&I Club

I primi due gruppi assicurano prevalentemente cose, cioè navi e carico i P & I Club invece sono assicurazione di Mutua Assicurazioni che proteggono gli armatori associati dalle responsabilità nei confronti di terzi e lei indennizzano per quanto siano costretti a pagare per un obbligo contrattuale o extracontrattuale.

Il ramo trasporti si articola in due distinti settori:

- *settore corpi*, che si occupa dei rischi ai quali sono soggetti i mezzi di trasporto, compresa la nave;
- *settore merci*, che ha come oggetto i rischi riguardanti le cose trasportate.

Sotto il profilo della durata del rischio distinguiamo:

- polizze a viaggio, che coprono l'oggetto assicurato durante l'arco di tempo necessario per l'esecuzione del trasporto;
- polizze a tempo, che invece sono continuative, nel senso che l'assicurazione dura un determinato periodo di tempo (max 1 anno), nell'eventualità con rinnovo tacito.

Sotto l'aspetto della copertura dei rischi distinguiamo:

- polizze singole, che coprono i rischi relativi a un determinato viaggio, cioè a un singolo trasporto.

Tecnicamente le polizze possono essere polizza "su nave determinata" (viene identificata la nave sulla quale si effettuerà il trasporto) e polizza "su nave indeterminata" (non viene identificata la nave al momento della stipula del contratto, ma l'assicurato deve comunicarne il nome non appena ne viene a conoscenza);

- polizze globali, che invece forniscono la copertura di una pluralità di spedizioni.

Tecnicamente le polizze possono essere polizza "in abbonamento" (ricorre quando con un unico contratto si assicurano, senza limitazioni di importo, tutte le spedizioni che l'assicurato effettuerà in un determinato periodo di tempo) e polizza "aperta" o "a scalare" (viene fissata una quantità o un importo globale di merce assicurata da spedire, senza limitazioni di tempo, in più viaggi, e man mano che si effettuano le spedizioni gli importi vanno a "scalare").

Gerarchia di bordo

La gerarchia di bordo sulle navi mercantili italiane è disciplinata in linea generale dal codice della navigazione.

”La gerarchia dei componenti dell'equipaggio marittimo è la seguente:

1. Comandante;
2. Direttore di macchina, comandante in seconda, capo commissario e medico di bordo (direttore del servizio sanitario);
3. Primo ufficiale di coperta, primo ufficiale di macchina, cappellano, primo medico aggiunto, primo commissario;
4. Secondo ufficiale di coperta, secondo ufficiale di macchina, secondo medico aggiunto, secondo commissario, primo radiotelegrafista;
5. Gli altri ufficiali;

6. Nostromo e maestro di macchina;

7. Gli altri sottufficiali;

8. I comuni;

Il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo è equiparato al primo ufficiale.”

Convenzione di Arruolamento (Art. 332 C.N.)

E' un contratto in forza del quale il marittimo si impegna a prestare la propria opera a bordo di una nave in cambio di un compenso determinato. Rispetto alla durata esso può essere a **viaggio o per più viaggi**, oppure a **tempo indeterminato**; nel primo caso, al termine del viaggio, il contratto può essere annullato da una delle due parti, però il marittimo ha comunque diritto a un periodo di prova che può prolungarsi oltre il viaggio. Dopo 3 mesi, se la nave fa la navigazione mediterranea, dopo 5 mesi se naviga fuori degli stretti, il contratto a viaggio si trasforma in contratto a tempo indeterminato.

I contratti collettivi, stipulati tra le OO.SS. dei marittimi e degli armatori, dettano norme di carattere generale.

I tipi di rapporti di lavoro fra marittimi e società sono:

Ruolo Organico (RO)- Era il rapporto di lavoro più vantaggioso, del tutto simile al rapporto di lavoro del pubblico impiego a terra, ma non si stipula più dal 1986. Prevedeva le 12 mensilità contributive e i 14 salari; il marittimo se li guadagnava prestando 7 mesi e 12 giorni di lavoro nautico. mentre il resto erano compensativi e ferie.

Continuità di rapporto di lavoro(CRL) - Durante il periodo di imbarco il marittimo, qualunque sia il tipo di rapporto di lavoro, non percepisce le indennità per ferie e i riposi compensativi, esse sono date al lavoratore allo sbarco o durante il periodo di riposo a terra. Il Marittimo con CRL, trascorso il periodo di avvicendamento, deve essere reimbarcato dalla società, altrimenti questa gli dovrà corrispondere la paga base e la contingenza; il TFR, viene accantonato.

Turno Particolare- Allo sbarco si conclude il contratto di arruolamento, il marittimo percepisce proprio tutto ciò che gli spetta: TFR, ferie maturate e compensativi. Nel periodo di riposo la società non da (elargisce) niente, ma ha il vincolo morale di preferire in un futuro imbarco il marittimo iscritto a tale turno rispetto a un altro non iscritto.

Turno Generale- Allo sbarco il marittimo percepisce tutto ciò che percepirebbe se fosse iscritto a turno particolare, ma con il turno generale lo sbarco equivale ad un vero e proprio licenziamento nel senso che la società non ha nessun vincolo morale nei confronti del marittimo. Quest'ultimo però può avvalersi di una indennità di disoccupazione purché siano stati fatti 12 mesi negli ultimi 2 anni, oppure, nelle zone sottosviluppate come la Campania, Sicilia ecc... almeno 78 giorni in 12 mesi.

Tutti i marittimi possono avvalersi delle indennità erogate prima dall'IPSEMA e dal 31/07/2010 dall'INAIL (Istituto Nazionale per Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro) per malattie insorte entro il 28° giorno dallo sbarco (70% del lordo degli ultimi 30 giorni lavorativi); e per le malattie insorte dal 29 giorno dalla data dello sbarco, solo i marittimi in CRL possono usufruirne.

Assistenza e previdenza del personale marittimo

L'IPSEMA, o Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo, era un ente pubblico previdenziale che aveva il compito di assicurare la tutela previdenziale, infortunistica e delle malattie professionali ai soli dipendenti del settore marittimo. Dal 31 luglio 2010 (con la legge 30 luglio 2010 - n. 122 di conv. del d.l. 31 maggio 2010 - n. 78) l'IPSEMA viene soppresso e tutte le sue attività confluiscono nell'INAIL, sottoposto alla vigilanza del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

I **SASN - Servizi Assistenza Sanitaria Naviganti** sono articolazioni periferiche del Ministero della Salute, che si occupano di sanità marittima. I SANS sono uffici che erogano l'assistenza sanitaria al personale in navigazione marittima o imbarcato, anche in sosta o riposo compensativo, o in attesa di imbarco, purché a disposizione dell'armatore, oppure per aria, purché in costanza del rapporto di lavoro. L'assistenza copre solo il periodo di malattia delle predette situazioni.

Inchiesta di bandiera

Le navi mercantili nazionali devono obbedire all'intimazione di fermata delle navi da guerra di potenze amiche, giustificando, se richiesta, la propria nazionalità. Generalmente l'inchiesta si esaurisce una volta che il mercantile abbia fatto conoscere la propria nazionalità alzando la bandiera.

Diritto di visita

E' il diritto che hanno le navi da guerra di abbordare in alto mare le navi mercantili straniere sospette:

1. di essere prive di Nazionalità
2. di effettuare pirateria
3. di effettuare tratta degli schiavi

Diritto di inseguimento

L'inseguimento d'una nave straniera può essere operato solo se le autorità competenti dello Stato costiero hanno motivo di credere che detta nave abbia contravvenuto a leggi o regolamenti di questo Stato.

Per esercitare questo diritto bisogna rispettare quanto segue:

1. l'inseguimento deve partire dalle acque territoriali per un giustificato motivo
2. deve essere continuo, anche se effettuato con mezzi diversi
3. deve cessare definitivamente quando il mercantile entra nelle acque territoriali di un altro paese.

Diritto d'asilo

E' il diritto che hanno i cittadini stranieri di chiedere protezione a uno stato straniero quando sono perseguitati dal loro stato per fatti o reati politici.

Quando si concede asilo lo stato deve comunque provvedere a proteggere l'interessato, e poiché una nave mercantile non è in grado di offrire protezione il diritto d'asilo può darlo solo una nave militare.

Cerimoniale marittimo (Art. 338 e 339 regolamento e C.N.)

E' una forma di cortesia che una nave mercantile mostra nei confronti di una nave da guerra salutandola con la bandiera:

1. si porta a riva la bandiera, poi si abbassa a mezz'asta;
2. si ripete la cerimonia altre due volte, la nave da guerra fa la stessa cosa.

Terminata la cerimonia con la bandiera, la nave da carico emette un fischio lungo. Questo saluto è un obbligo per le navi italiane solo nei confronti delle navi da guerra nazionali, ma si raccomanda di usare tale cortesia anche nei confronti delle navi da guerra straniere, onde evitare che queste, per ripicca, possano esercitare l'inchiesta di bandiera o il diritto di visita.

Doveri del Comandante (Art. 273 C.N.)

Il Comandante è, in ogni momento, responsabile della sicurezza della nave in navigazione, inclusa quella con il Pilota a bordo, e delega tale responsabilità all'Ufficiale di guardia.

Il Comandante sarà presente sul ponte quando ci sarà scarsa visibilità, durante un atterraggio o in acque ristrette, quando si navigherà con il pilota a bordo, all'entrata e all'uscita dai porti o durante i movimenti in porto, quando la nave corre un particolare rischio o in acque dove il traffico è intenso, e comunque in ogni altra situazione dove necessita la sua presenza.

Il Comandante deve assicurarsi che:

- a) i dispositivi e le disposizioni siano adeguate a mantenere una sicura guardia di Navigazione;
- b) la persona che monterà di guardia sia sufficientemente preparata e atta a tale scopo;
- c) il piano per il viaggio da intraprendere sia stato preparato prima della partenza;
- d) tutti i sistemi di sicurezza quali mezzi di salvataggio e antincendio siano ben tenuti e che l'Ufficiale di guardia e i componenti dell'equipaggio siano ben addestrati ad usare tali sistemi. Normali esercitazioni dovranno tenersi una volta alla settimana;
- e) l'Ufficiale sbarcante passi correttamente le consegne all'Ufficiale imbarcante;
- f) l'Ufficiale imbarcante legga e firmi le istruzioni permanenti riguardanti la Organizzazione del ponte e condotta di guardia in navigazione;
- g) gli Ufficiali e l'equipaggio siano a conoscenza degli effetti dannosi dell'inquinamento, operativo o accidentale, sull'ambiente marino e che vengano prese tutte le precauzioni, particolarmente quelle già esistenti nel quadro delle attuali regole internazionali;
- h) il pescaggio della nave sia esposto sul ponte di comando e opportunamente corretto, onde tener conto delle variazioni che può subire durante il viaggio;
- i) la rotta vera, magnetica, gyro e l'errore gyro siano riportate sull'apposita lavagna;
- j) un Ufficiale (che non sia quello di guardia) venga addetto a tutte le operazioni concernenti la preparazione della nave per l'entrata/uscita dai porti e per le operazioni di ormeggio e disormeggio.

Doveri dell'Ufficiale di Guardia

L'Ufficiale di guardia è il rappresentante del Comandante ed è, in ogni momento, responsabile della sicura navigazione della nave fino a quando il Comandante non lo rileva in maniera specifica e ciò avvenga con la mutua comprensione di entrambi. L'Ufficiale di guardia non deve lasciare il ponte se non quando viene rilevato da un Ufficiale competente, nè deve intrattenersi in qualsiasi cosa possa inficiare la sicurezza della navigazione, nè restare in sala nautica più a lungo di quanto sia necessario e solo quando si sarà assicurato che ciò è sicuro. Ci potranno essere delle circostanze in cui l'Ufficiale di guardia, durante la parte della giornata può tranquillamente esser il solo di vedetta, ma tale pratica dovrà essere seguita soltanto dopo che, per ogni occasione la situazione sia stata minuziosamente vagliata, senza alcun dubbio, che fare ciò è sicuro.

L'Ufficiale di Guardia dovrà:

- a) prima della partenza, controllare e provare gli strumenti necessari alla manovra e alla navigazione;
- b) non esitare ad usare l'apparato per i segnali acustici, a sua disposizione, in conformità con le ultime disposizioni del **“Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in Mare”**;
- c) seguire attentamente gli ordini permanenti e speciali del Comandante;
- d) leggere/firmare il bollettino Meteorologico e gli avvisi ai naviganti;
- e) avere buona conoscenza di tutti gli strumenti per la navigazione e dei sistemi di sicurezza esistenti sul ponte ed essere capace di usarli.
- f) conoscere le caratteristiche di manovra della nave ed il suo tempo e distanza di arresto. Deve inoltre tener presente che le macchine sono a sua disposizione e non esitare nel farne uso in caso di necessità. Comunque, ove possibile, è preferibile avvisare in anticipo la macchina riguardo gli ordini che verranno dati. Ogni volta che l'Ufficiale di guardia usa le macchine deve assicurarsi che gli ordini vengano correttamente eseguiti osservando il contagiri/indicatore di passo;
- g) chiamare e rinforzare la guardia quando ciò è richiesto;
- h) mettere il comune di guardia al timone e cambiare governo da automatico a manuale in tempo utile a poter affrontare in maniera sicura qualsiasi situazione rischiosa. Il cambio del governo da automatico a manuale e viceversa deve essere fatto da, o sotto il controllo di un Ufficiale responsabile;
- i) assicurarsi che i due telemotori siano entrambi in moto nelle zone ove si naviga con particolare prudenza, quali ridotta visibilità, entrata/uscita dai porti, navigazione con pilota a bordo;
- l) assicurarsi che sulle navi senza personale di guardia in macchina, durante il periodo in cui la navigazione richieda particolare prudenza, vi sia in macchina un Ufficiale macchinista;
- m) riportare sul giornale nautico, parte terza, le seguenti annotazioni:
 - l'ora esatta di ogni movimento di macchina;
 - distanza e ora del passaggio al traverso di ogni segnale per la navigazione;
 - nome del Pilota e ora del suo imbarco/sbarco;
 - tutte le altre annotazioni riguardanti i movimenti della nave incluso l'ora in cui si ormeggia/disormeggia e quando si usano le ancore.

N.B. Il giornale nautico deve essere tenuto in maniera ordinata e deve essere chiaramente leggibile in quanto rappresenterà prova legale a seguito di un qualsiasi incidente.

L'Ufficiale di Guardia deve fare regolari controlli per assicurarsi che:

- a) le rotte sulla carta nautica siano correttamente tracciate, lette e libere da qualsiasi pericolo;
- b) il timoniere o il pilota automatico seguano la rotta giusta;
- c) l'errore della bussola venga controllato almeno una volta a guardia;
- d) la girobussola e la bussola magnetica siano confrontate spesso e le ripetitrici sincronizzate;
- e) il pilota automatico sia provato nella posizione manuale almeno una volta a guardia;
- f) le luci di navigazione, di segnalazione e gli altri strumenti per la navigazione funzionino adeguatamente;
- g) il tracciatore di rotta sia correttamente sincronizzato con la girobussola e l'ora di Greenwich.

NORMATIVE INTERNAZIONALI

Le convenzioni Internazionali sono emanate dall'**IMO** (International Maritime Organization), ente che opera sotto egida dell'ONU, e devono essere rispettate dalle navi che effettuano viaggi Internazionali e che superano 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 successive 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 **definizioni**, il tipo di navi, le visite, i certificati e i documenti di sicurezza della navigazione; nel **II libro sono trattati lo scafo e l'allestimento delle navi**; nel **III** troviamo **disposizioni speciali per particolari tipi di navi tipo Ro-Ro, passeggeri e cisterne**; il **IV libro parla dell'organizzazione dei servizi di sicurezza a bordo**).
10. **Convenzione 180**, emanata nel 1996 da **ILO (International Labour Organisation)** che dettava norme *sull'orario di lavoro della Gente di Mare e sulla composizione dell'equipaggio*.
11. **Leggi Italiane N. 271 e 272**, norme riguardanti *la salvaguardia della salute, alla prevenzione dagli infortuni e dalle malattie professionali* per i marittimi imbarcati su tutte le navi o su unità mercantili, nuove o esistenti (ovvero non nuove), impegnate in navigazioni marittime e nella pesca nella quale fu introdotto per la prima volta il concetto di **orario di lavoro e ore di riposo**. L'armatore, insieme al comandante della nave, deve poi nominare a bordo un **RSPP** "responsabile del servizio di prevenzione e protezione" dei lavoratori marittimi, designare il **personale addetto al servizio** stesso ed un **medico competente**, nonché provvedere all'addestramento di tutti i lavoratori sui rischi a bordo, *garantire condizioni di efficienza dell'ambiente di lavoro e mettere a disposizione, in luoghi facilmente accessibili tutto il materiale informativo*.
12. **Convenzione MLC (Maritime Labour Convention)**, emanata nel 2006 da **ILO (International Labour Organisation)**, ratificata in Italia nel **2013** e entrata in vigore nel **2014**. Essa richiama e aggiorna i principi fondamentali della normativa esistente in materia di tutela del lavoratore marittimo, tra cui la **Convenzione 180**.
13. **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**.
14. **ISM code**. Il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e di gestione della prevenzione dell'inquinamento (codice internazionale di gestione della sicurezza - ISM) è stato adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) un decennio fa per servire da modello di come le società di navigazione devono gestire e operare le loro flotte e promuovere lo sviluppo di una cultura diffusa della sicurezza e di coscienza ecologica nel settore della navigazione. Nel definire la responsabilità della società di navigazione per la sicurezza e nel garantire una maggior responsabilità legale dei loro principali dirigenti, il codice mira a far sì che la sicurezza sia considerata una priorità essenziale
15. **Manual Cargo**: Questo manuale è conforme alla risoluzione A.489 (XII), contiene le raccomandazioni sullo stivaggio e la messa in sicurezza del carico e della nave. E' diviso in 3 capitoli e un allegato. Il carico e il sistema di trasporto (NAVE) parte integrante dello stesso devono essere caricati, stivati e assicurati per il viaggio seguendo le disposizioni del «Cargo Security Manual» (manuale sulla messa in sicurezza del carico) approvato dall'Amministrazione

competente dello Stato membro IMO e creato in base a uno standard quantomeno equivalente alle guide pubblicate dalla stessa IMO e periodicamente aggiornate. In esso devono essere descritte tutte le procedure da eseguire per la **messa in sicurezza del carico**, rizzaggio e derizzaggio compresi.

16. **CSS** “Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing” codice delle operazioni sicure per stivaggio e messa in sicurezza del carico. Lo scopo del codice CSS è di fornire uno standard internazionale per promuovere lo stivaggio sicuro e la **messa in sicurezza dei carichi**.
17. **ESP Code** “Enhanced Survey Programme” è un programma tendente a migliorare la sicurezza a bordo delle navi durante il servizio, navigazione, carico e scarico delle merci. Le sue fonti sono l’IMO, la SOLAS, e l’intendimento è quello di fornire alle società di navigazione ed agli armatori uno strumento da utilizzare per assicurare alla nave le migliori condizioni di sicurezza, che dovrà essere presentato alle autorità o all’ente di classifica sei mesi prima dell’ispezione. Naturalmente il programma di sondaggi avanzato è un orientamento per le compagnie di navigazione e gli armatori per preparare la loro nave per indagini speciali al fine di mantenere la sicurezza della nave in mare o in porto. Un programma di indagine deve essere preparato dal proprietario e deve essere presentato alle autorità riconosciute come società di classificazione, 6 mesi prima del sondaggio.

La salvaguardia dell’ambiente è regolata da:

18. **MARPOL ‘73/78** (Marine Pollution) e successivi emendamenti

19. **Ballast Water Management Convention (2004/2017)**

Convenzione internazionale per il controllo e la gestione di zavorra delle navi e dei depositi. È stata adottata dall’IMO a Londra il 13 febbraio 2004. La Convenzione dopo l’accettazione del 35% del tonnellaggio mondiale entrerà in vigore l’8 settembre al 2017.

20. **IMDG International Maritime Dangerous Goods Code**

Il codice IMDG o il codice internazionale per il trasporto di merci pericolose via mare. Esso rappresenta le linee guida internazionali per il trasporto sicuro o la spedizione di merci pericolose o di sostanze pericolose trasportate via mare. Il codice IMDG è inteso a proteggere i membri dell’equipaggio e prevenire l’inquinamento marino nel trasporto sicuro di materiali pericolosi da parte della nave. L’attuazione del codice è obbligatorio in virtù della Convenzione internazionale per la sicurezza della vita sul mare (SOLAS) e della convenzione internazionale per la prevenzione dell’inquinamento proveniente dalle navi (MARPOL 73/78). È destinato ad essere utilizzato non solo dal marittimo ma anche da tutti coloro che sono coinvolti in settori e servizi connessi alla spedizione. Contiene consigli sulla terminologia, sull’imballaggio, sull’etichettatura, sulla cartellina, sulle marcature, sul deposito, sulla segregazione, sulla gestione e sulla risposta alle emergenze. Il codice suddivide le merci pericolose in **IX categorie**:

- I. **Materie ed oggetti esplosivi.** La stessa classificazione ha sei sotto-divisioni come materiali che presentano un elevato rischio esplosivo, un basso rischio esplosivo per citarne alcuni
- II. **Gas infiammabili.** Questa categoria ha tre sottocategorie che parlano di gas altamente infiammabili, non infiammabili e di gas che né infiammabili né tossici
- III. **Liquidi infiammabili** e non presenta alcuna suddivisione
- IV. **Solidi infiammabili.** Esistono tre sottocategorie che si occupano di solidi altamente combustibili, solidi auto-reattivi e solidi che quando interagiscono con l’acqua potrebbero emettere gas tossici
- V. **Materiale comburente** (Comburenti ed organici)
- VI. **Sostanze tossiche** e che potrebbero rivelarsi infettive
- VII. **Materiali radioattivi**
- VIII. Si riferisce a materiali che si trovano ad affrontare la minaccia di **corrosione e di erosione**
- IX. Si riferisce a quelle sostanze che non possono essere classificate in **nessuna delle classi sopra indicate, ma sono ancora merci pericolose**

21. **International Bulk Chemical Code (IBC Code)**

Il codice internazionale per la costruzione e l'attrezzatura delle navi che trasportano sostanze chimiche pericolose in massa. Il codice IBC contiene le norme IMO che disciplinano la progettazione, la costruzione e l'allestimento di nuove cisterne chimiche costruite o convertite. Il codice IBC ha sostituito il codice per la costruzione e l'attrezzatura delle navi che trasportano sostanze chimiche pericolose in massa, che si applica alle cisterne chimiche costruite o convertite prima del 1 ° luglio 1986.

22. International Gas Carrier Code (IGC Code)

Il codice internazionale per la costruzione e l'attrezzatura delle navi che trasportano i gas liquefatti in massa, adottato dall'IMO con la risoluzione MSC.5 (48). Il presente codice si applica alle navi costruite dopo il 1.07.1998, indipendentemente dalla loro dimensione, comprese quelle di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate, impegnate nel trasporto di gas liquefatti aventi una pressione di vapore superiore a 2,8 bar assoluti ad una temperatura di 37,8 ° C e Altri prodotti contemplati dal presente codice, quando sono trasportati in massa.

- 23. 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.
- 24. Fund Convention '71** (Fondo Internazionale per il risarcimento dei danni conseguenti a seguito di inquinamento).
- 25. 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).
- 26. 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).
- 27. 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.
- 28. 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).
- 29. Convenzione di Barcellona.** Si propone di attuare un piano d'azione comune per proteggere il mediterraneo dai principali tipi di inquinamento.

La SOLAS '74 (Safety Of Life At Sea) ovvero la Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, è il più importante trattato internazionale riguardante la sicurezza delle navi mercantili e passeggeri. 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 dai seguenti 14 capitoli.

Capitolo 1 – Disposizioni generali

In esso sono riportate alcune definizioni (come di norma in tutte le convenzioni), le disposizioni concernenti la sopravvivenza dei vari tipi di navi e l'emissione dei vari documenti necessari per accertare 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

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 permessa 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 (L_{all}), 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 paratia, mentre dire che $F=0,33$ significa che la lunghezza allagabile è stata suddivisa in tre parti per mezzo di 2 paratie. Il capitolo parla anche dei requisiti di Stabilità della nave allo stato integro **intact stability 2008** in particolare per le navi ro-ro si aggiunge lo **stockholm agreement** che detta i requisiti aggiuntivi di Stabilità e sicurezza per questa tipologia di navi.

Parte II: Mezzi e sistemazioni antincendio

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), compreso il MOR "**Means Of Rescue**" mezzi di salvataggio per navi passeggeri RO / RO - capacità di 10 persone ed è obbligatorio a bordo delle navi passeggeri e RO /

RO. 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

Tratta la radiotelegrafia e la radiotelefonica, indicando i requisiti che devono avere le stazioni RT (**radiotelegrafica**) e RTF (**radiotelefonista**) 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

Tale 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, richiedono 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, IBC, IGC).

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 il 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 riguarda i 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. Interessa i mezzi con $v \geq 3,7 V^{0,1667}$ (v: velocità; V: volume di carena).

Capitolo 11: Misure speciali per aumentare la sicurezza marittima – Tale capitolo è articolato in due parti.

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

Parte II - Ha dato attuazione al codice **ISPS (International Ship And Facility Security)**, che consiste nelle 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, 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, e tutte le aree e gli impianti portuali delle compagnie devono essere protette da piani di sicurezza e agenti di sicurezza, **PFSO (Port Facilities Security Officer)**.

Ci deve essere a bordo un **Piano di sicurezza della nave**; il piano deve indicare le zone di accesso ristretto (o limitato), in cui l'accesso è riservato solo alle persone autorizzate, indicare i sistemi che possiede la nave per la comunicazione a bordo e fra il bordo e la terra, prevedere per le operazioni più importanti **tre livelli di sicurezza**: il **livello 1**, il più basso, con il quale si effettuano controlli di routine, il **livello 2** con il quale devono prevedersi misure di sicurezza più efficaci e rigorose, il **livello 3** che si applica quando un incidente di security è ritenuto altamente probabile. Lo stesso piano deve prevedere le procedure di verifica periodica.

In questo capitolo si fa riferimento anche al **SSAS (ship security alert system)** che consiste in un sistema di allarme in caso di pericolo a bordo, tipo pirati, composto da due pulsanti uno in plancia in un posto abbastanza nascosto, l'altro in genere nella cabina del comandante. Si fa riferimento anche **Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS)**.

Il **BNWAS** è un **sistema di allarme** che ha il compito di accertare l'efficienza degli ufficiali di guardia sul ponte di comando e controllare se, per una causa qualunque, l'ufficiale non è in condizione di attendere alle sue funzioni e, quindi fa scattare l'allarme.

Il sistema può essere inattivo solo dai 3 ai 12 minuti, a discrezione del comandante; trascorsi questi minuti scatta un segnale sul ponte visibile da tutte le postazioni; se non viene resettato, dopo 15 secondi parte un primo allarme sonoro, udibile da tutte le postazioni operative del ponte; se ancora non viene resettato, dopo altri 15 secondi, parte un secondo allarme sonoro; dopo 90 secondi (1 minuto e mezzo), se ancora non resettato, il sistema fa partire un terzo allarme udibile da tutte le postazioni di altri membri dell'equipaggio.

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.

Capitolo 13: Verifica di conformità

Questo capitolo introduce il “**TRIPLE I IMO CODE**” Le tre I stanno per *Imo Implementation Instruments*. L'Assemblea IMO ha adottato il Codice triplo I nel dicembre 2013. I requisiti per il rispetto del Codice sono state adottate anche da modifiche delle convenzioni IMO. Il vecchio regime di audit dell'IMO era volontario, VIMSAS, è ora sostituito da un nuovo sistema di audit obbligatorio che impone di utilizzare il codice III come base. Le verifiche per tutti gli Stati di bandiera si svolgeranno ogni 7 anni. Il capitolo è stato adottato a partire dal 1.1.2016. Gli accordi soggetti ad audit sono:

SOLAS 74, STCW CODE, COLREG 72, ILLC 66, TONNAGE 69.

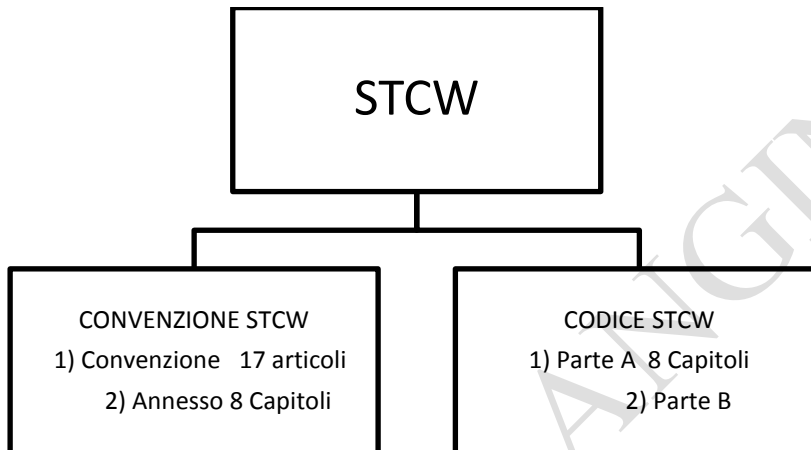
Capitolo 14 : Misure di sicurezza per le navi operanti in acque polari

Misure di sicurezza per le navi operanti in acque polari in vigore dal 1.1.2017, rende obbligatori l'introduzione e la parte I-A del Codice Internazionale per le navi che operano in acque polari. Da applicazione al codice IPC International Polar Code. Il codice copre un ampio raggio di progettazione, costruzione, attrezzatura, riguardo le operazioni, formazione, ricerca, rischio e questioni riguardanti la protezione ambientale attinenti alle navi che operano in acque inospitali/difficili nelle vicinanze dei poli.

STCW 78

International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

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. 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.

L'impianto e i contenuti dell'STCW sono:

Convenzione STCW

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

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. **Comandante e sezione 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 200t. Altre regole riguardano le navi inferiori a 200t 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. **Sezione macchine.** Esso 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. **Radiocomunicazioni e Personale Radio "GMDSS".** La prima regola di questo capitolo riguarda la tenuta di guardia e la manutenzione di una stazione radio. Il capitolo stabilisce, poi, 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 il personale di alcuni tipi di 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. **Emergenza, sicurezza del lavoro, assistenza medica e sopravvivenza.** In esso 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.** 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.** Sono specificati gli standard, le conoscenze, competenze e capacità che deve avere l'ufficiale e il marittimo in genere durante la guardia.

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 della Parte A:

Nel primo vi sono definizioni e chiarimenti, in pratica vengono esplicitati 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, sulla prevenzione, sulla lotta antincendio e sul primo soccorso;
- doveri del Comandante, del Direttore e degli altri Ufficiali per la familiarizzazione e l'addestramento a bordo del personale nuovo assunto;
- tenuta della guardia.

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 "purging" (cioè di inertizzazione) e di "gas freeing" (cioè di ventilazione) si possono illustrare chiaramente sul diagramma di infiammabilità. 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 scaturita 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 è composta da **20 articoli, 3 protocolli e 6 annessi** che contengono regole per la prevenzione di varie forme di inquinamento.

- Nei **20 Articoli** troviamo definizioni, certificati, ispezioni, violazioni, ecc...

- I **3 Protocolli**:

Protocollo 1: impone l'obbligo di riportare allo stato costiero più vicino qualunque incidente che provochi scariche di idrocarburi, sostanze nocive o pericolose.

Protocollo 2: indica la procedura da effettuare per l'arbitrato.

Protocollo 3: è l'applicazione dell'annesso VI.

-I **6 Annessi**:

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:
 - fuori dalle aree speciali, che sono aree considerate particolarmente a rischio di inquinamento da petroli (**Mar Mediterraneo, Mar Rosso, Mar Baltico, Mare del nord, Zona dei Golfi, Mar Nero, Antartide**);
 - nelle altre zone la scarica deve essere effettuata a **non meno di 50 mg dalla terra**, effettuando la scarica in navigazione e con un flusso **che non superi i 30 litri per miglio percorso**;
 - i residui delle **sentine** di macchina devono essere scaricati **oltre le 12 mg dalla costa e contenere non più di 15p.p.m. di idrocarburi**.

Annesso II: Prevenzione dell'inquinamento da liquidi nocivi.

Detto annesso è entrato in vigore il 6 aprile '87, aggiornato poi con gli emendamenti dell'IBC code (2004/2007). 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, entrato in vigore a partire 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. Una nave consuma in media da 10 a 25 tonnellate all'ora di combustibili con relativi emissioni di ossidi di zolfo, azoto e polveri sottili.

Per ridurre le emissioni degli ossidi si utilizzano sistemi di abbattimento delle ceneri e gasoli con basse concentrazione di zolfo.

ATZ – Alto tenore di zolfo, compreso tra 1% e 3 %

BTZ – Basso tenore di zolfo < 1%

S O P E P - La regola 26 dell'annesso I della MARPOL prevede che ogni nave cisterna uguale o superiore a 150 tonnellate di Stazza Lorda e le altre navi non petroliere superiori a 400 Tsl, devono avere un "piano di emergenza contro l'inquinamento da oli minerali":

Il **SOPEP (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)** deve contenere 4 elementi fondamentali:

1. procedure per la reportazione di incidenti che producono inquinamento;
2. un elenco di Autorità o Enti cui notificare gli eventuali inquinanti;
3. la descrizione dettagliata delle azioni che l'equipaggio deve compiere per ridurre o controllare lo sversamento di greggio;
4. procedure di coordinamento fra la terra e il bordo.

Ballast Water Management Convention emanata nel 2004 dall'IMO ed entrerà in vigore l'8 settembre 2017.

La *ballast water management convention* del 2004 si è resa necessaria perché con l'acqua di zavorra caricata in una certa zona di mare e scaricata da un'altra parte del mondo si introducono specie estranee all'ecosistema marino di destinazione (microrganismi come microbi e batteri) che possono rappresentare una grave minaccia all'ambiente e possono arrivare a distruggere gli habitat locali. La convenzione è suddivisa in **13 articoli e un allegato, diviso nella sezione A e sezione B** che include gli standard e i requisiti tecnici dei regolamenti per il controllo e la gestione delle acque e dei sedimenti di zavorra delle navi.

Esistono essenzialmente due sistemi per la gestione dell'acqua di zavorra:

- **Ballast Water exchange**, sostituzione del 95% dell'acqua di zavorra eseguita ad almeno 200 mg dalla costa e con almeno 200 metri di profondità
- **Ballast Water Management System**, per le navi dotate di sistemi tecnologici di trattamento delle acque con filtri e agenti ossidanti per ridurre al minimo il numero di organismi viventi rilasciati nelle acque della zavorra

In base alla Convenzione, tutte le navi impregnate in traffico internazionale, ad eccezione di chi viaggia con zavorra permanente o priva di zavorra, sono tenuti a gestire la loro acqua di zavorra e dei sedimenti ad un certo standard, in base a un piano di gestione delle acque di zavorra specifiche della nave.

Ogni nave deve avere un piano di gestione dell'acqua di zavorra (**Ballast Water and Sediments Management Plan**) contenente le procedure per gestire la zavorra in conformità alle prescrizioni della Convenzione e un giornale di zavorra (**ballast Water record Book**) in cui registrare ogni azione relativa alla gestione della zavorra. Ad ogni nave conforme alla convenzione viene rilasciato un certificato “**International ballast water management certificate**”. Questi tre elementi sono soggetti al controllo da parte dei PSC a bordo delle navi, inoltre c'è la possibilità da parte dei PSC dell'analisi dell'acqua di zavorra. Un difformità di quanto dichiarato potrebbe portare al fermo della nave nei casi più gravi o semplicemente all'obbligo di non scaricare zavorra fin quanto non si ritorna nella zona di origine della zavorra.

Convenzione MLC 2006, (Maritime Labour Convention) emanata nel 2006 da ILO (International Labour Organisation), ratificata in Italia nel 2013 ed entrata in vigore nel 2014

- aggiornamento e consolidamento di esistenti convenzioni marittime ILO;
- reclutamento, crescita professionale ed impiego di marittimi qualificati nel settore marittimo;
- prevenire critiche condizioni di lavoro e vita a bordo.

Ritenuta il quarto “pilastro ” della normativa internazionale marittima, essendo gli altri tre **SOLAS, MARPOL e STCW**, questa convenzione richiama e aggiorna i principi fondamentali della normativa esistente in materia di tutela del lavoratore marittimo, come il lavoro forzato, la libertà sindacale, età minima, l'eguaglianza della remunerazione, il lavoro minorile, le ore di lavoro e di riposo, ecc... La Convenzione si compone di **16 Articoli, 5 Regole** (che enunciano i principi fondamentali e gli obblighi degli Stati membri) e di un **Codice** che fornisce le indicazioni su come applicare le regole (si divide in **Parte A**, contenente norme obbligatorie e **Parte B**, che contiene linee guida), esso. La **MLC** promuove le condizioni di lavoro sicuro e dignitoso a bordo delle navi, intervenendo con norme anche relative a: *alloggi, alimentazione, strutture ricreative, tutela del benessere e della sicurezza sociale e, di riflesso, al diritto alla pratica del culto religioso.*

Struttura MLC 2006

16 Articoli

Articolo I	OBBLIGHI GENERALI
Articolo II	DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE
Articolo III	DIRITTI E PRINCIPI FONDAMENTALI
Articolo IV	DIRITTI IN MATERIA DI IMPIEGO E DIRITTI SOCIALI DELLA GENTE DI MARE
Articolo V	RESPONSABILITA' PER L'APPLICAZIONE E IL RISPETTO DELLE DISPOSIZIONI
Articolo VI	DISPOSIZIONI REGOLE E PARTI A e B DEL CODICE
Articolo VII	CONSULTAZIONI CON LE ORGANIZZAZIONI DEGLI ARMATORI DELLA GENTE DI MARE
Articolo VIII	ENTRATA IN VIGORE
Articolo IX	DENUNCIA
Articolo X	EFFETTO DELL'ENTRATA IN VIGORE
Articolo XI	FUNZIONI DI DEPOSITO
Articolo XII	FUNZIONI DI DEPOSITO

Articolo XIII	COMITATO TRIPARTITO SPECIALE (per applicazione della MLC)
Articolo XIV	EMENDAMENTI ALLA PRESENTE CONVENZIONE
Articolo XV	EMENDAMENTI AL CODICE
Articolo XVI	LINGUE UFFICIALI

5 Regole

Titolo 1: Requisiti minimi per il lavoro dei marittimi a bordo delle navi

(Età minima, Certificazione medica, Formazione e addestramento, Reclutamento e impiego)

Titolo 2: Condizioni di impiego

(Ore di lavoro e di riposo, Diritto alle ferie, Rimpatrio, Diritto al compenso in caso di perdita della nave, Armamento delle navi, Opportunità di carriera e professionalità per i marittimi)

Titolo 3: Alloggi, strutture ricreative, alimentazione e servizio mensa

(Locali alloggi equipaggio e luoghi comuni di svago, Qualità e quantità del vitto)

Titolo 4: Tutela della salute, cure mediche, pensioni e tutele sociali

(Assistenza medica a bordo e a terra, Responsabilità degli armatori, Prevenzione degli incidenti, Accesso alle strutture a terra (welfare dei marittimi), Garanzie e tutele sociali, Locali alloggi equipaggio e luoghi comuni di svago, Qualità e quantità del vitto)

Titolo 5: Conformità ed applicazione delle disposizioni

(Responsabilità di ogni Stato membro per il pieno rispetto e l'applicazione di principi, di diritti e obblighi definiti della Convenzione, marittimi e armatori hanno diritto a stessa tutela giuridica)

La Convenzione si applica a tutte le navi eccetto navi da pesca, da guerra o ausiliarie, e a tutti i marittimi.

Certificazione MLC 2006

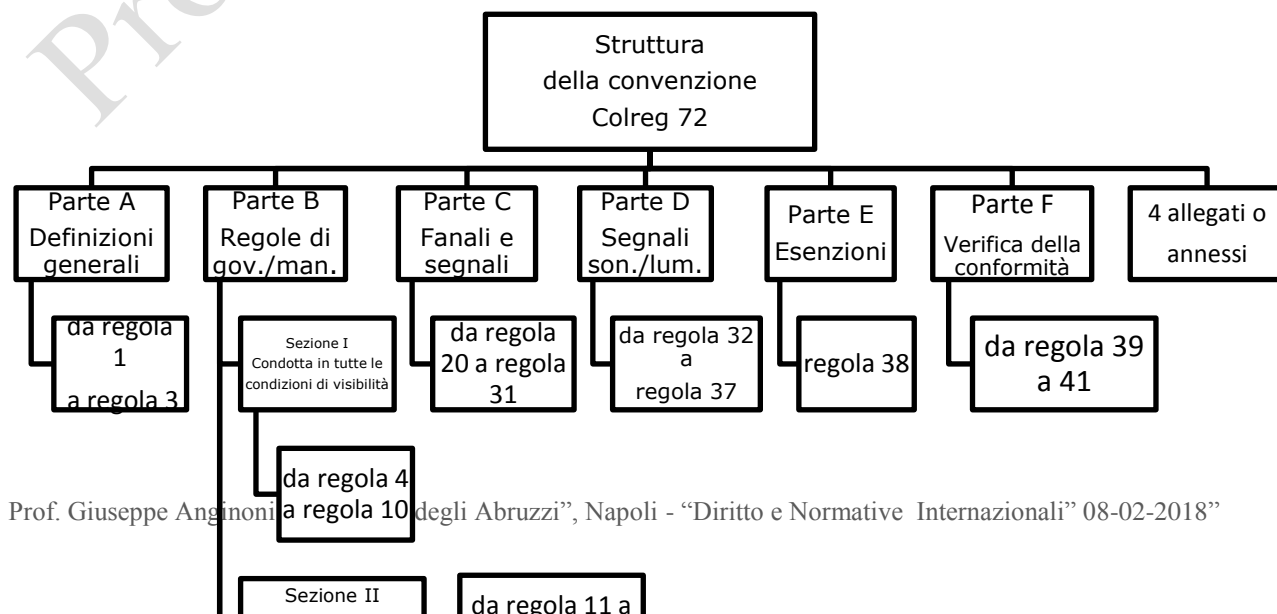
Prima del rilascio del certificato, le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi sono sottoposte ad ispezione e successiva approvazione da parte dello stato di Bandiera.

Norme internazionali per Prevenire gli abbordi in Mare (NIPAM – COLREG 1972)

Collision Regulations '72

La Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare è suddivisa in sei parti denominate con le lettere A,B (costituita da 3 sezioni),C,D,E, Fed è composta complessivamente da 41 regole. La Parte F è stata introdotta nel Gennaio 2016 e riguarda gli audit a cui saranno soggetti tutte le parti per verificare il rispetto e l'attuazione della presente convenzione. Tale convenzione prevede inoltre 4 allegati (I, II, III, IV), dove l'allegato I è suddiviso in 13 sezioni, gli allegati II e III in 3 sezioni e l'allegato IV in 2 sezioni.

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 1977. 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: Definizioni generali

Regola 1: Campo di applicazione della convenzione;

Regola 2: Responsabilità;

Regola 3: Definizione di nave, larghezza, lunghezza, tipo di propulsione, navi con limitata capacità di manovra e tipo di visibilità.

Parte B: Regole di governo e manovra

- Sezione I: Condotta delle navi in tutte le condizioni di visibilità

Regola 4: Campo di applicazione delle regole di governo e manovra;

Regola 5: Assicurare un servizio di vedetta;

Regola 6: I fattori per la determinazione della velocità di sicurezza;

Regola 7: Valutazione del rischio di abbordo;

Regola 8: Manovre per evitare gli abbordi;

Regola 9: Condotta delle navi che navigano nei canali stretti;

Regola 10: Condotta delle navi che navigano all'interno di un dispositivo di separazione del traffico.

- Sezione II: Comportamento delle navi in vista le une delle altre

Regola 11: Campo di applicazione;

Regola 12: Nave a vela;

Regola 13: Nave che raggiunge un'altra;

Regola 14: Navi facenti rotte opposte;

Regola 15: Rotte che si incrociano;

Regola 16: Manovra della nave tenuta a scostarsi;

Regola 17: Manovra della nave obbligata a tenere la rotta;

Regola 18: Responsabilità reciproche delle navi.

- Sezione III: Comportamento delle navi nel caso di visibilità ridotta

Regola 19: Comportamento delle navi in caso di visibilità ridotta.

Parte C: Fanali e segnali

Regola 20: Campo di applicazione;

Regola 21: Definizioni dei diversi tipi di fanali;

Regola 22: Portata luminosa dei fanali;

Regola 23: Navi a propulsione meccanica in rotta;

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 e navi a capacità di governo limitata;

Regola 28: Navi ostacolate 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 di fischio, suono breve e suono prolungato;

Regola 33: Materiale di segnalazione sonora;

Regola 34: Segnali di manovra e segnali d'avvertimento;

Regola 35: Segnali sonori in caso di visibilità ridotta;

Regola 36: Segnali destinati ad attirare l'attenzione.

Regola 37: Segnali di pericolo

Parte E: Esenzioni.

Regola 38: Casi di esenzione.

Parte F: Verifica del rispetto delle disposizioni della convenzione

Regola 39: Definizioni

Regola 40: Applicazioni

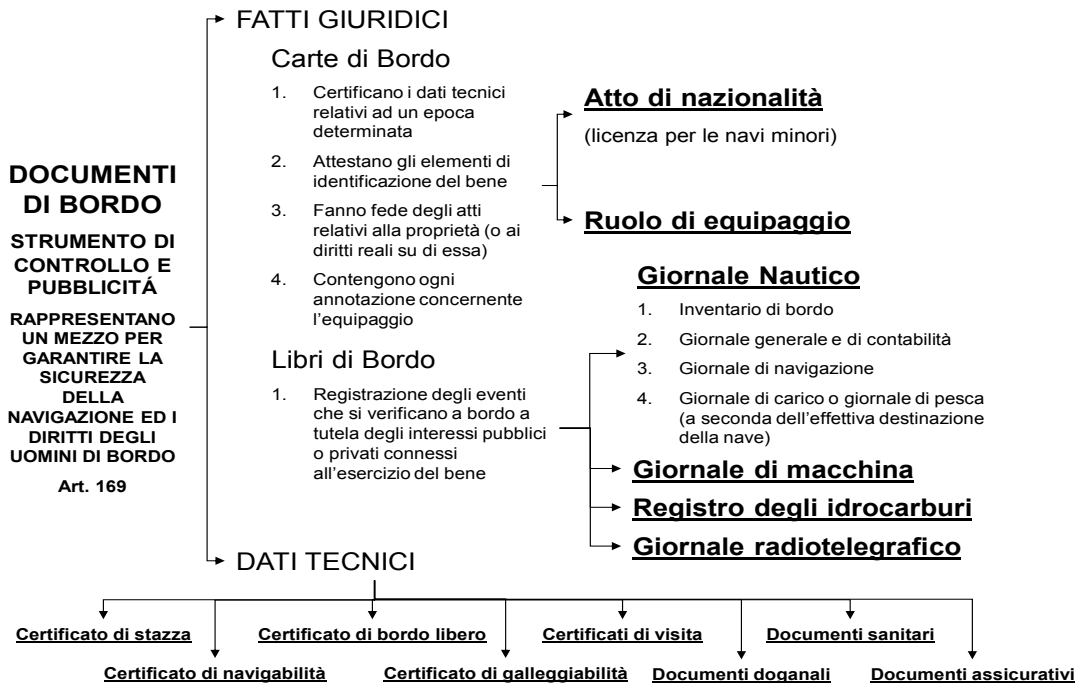
Regola 41: Verifica della conformità

- **Allegato\Annesso I: Posizione e caratteristiche tecniche dei fanali e segnali**
 1. Definizione di altezza al di sopra dello scafo;
 2. Disposizione verticale dei fanali e distanza fra di loro;
 3. Disposizione orizzontale dei fanali e spazio fra di loro;
 4. Particolari concernenti la disposizione dei fanali di direzione per le navi da pesca, le navi da dragaggio e le navi occupate in lavori subacquei;
 5. Schermatura dei fanali laterali;
 6. Segnali;
 7. Colore dei fanali;
 8. Intensità luminosa dei fanali;
 9. Settori orizzontali di visibilità;
 10. Settori verticali di visibilità;
 11. Intensità dei fanali non elettrici;
 12. Fanali di manovra;
 13. Approvazione.
- **Allegato\Annesso II: Segnali addizionali per navi da pesca che pescano a distanza ravvicinata**
 1. Generalità
 2. Segnali per navi da pesca con reti a strascico;
 3. Segnali per navi da pesca con cianciuolo a tasca.
- **Allegato\Annesso III: Caratteristiche tecniche del materiale di segnalazione sonora**
 1. Fischii;
 2. Campana o gong;
 3. Approvazione.
- **Allegato\Annesso IV: Segnali di pericolo e Tabella degli stati partecipanti.**
 1. Colpo di cannone
 2. Razzi o candelotti
 3. Segnale RT o RTF (SOS "Save Our Souls «salvate le nostre anime» o MAYDAY)
 4. Bandiere
 5. Segnali con braccia allargate

DOCUMENTI DI BORDO

Buona parte del tempo che viene speso a bordo si può dire che è dedicato alla gestione dei documenti. La nave è una grande azienda in continua attività ed esistono documenti che l'autorizzano a lavorare, documenti che servono per lavorare, documenti che servono a testimoniare l'attività. Praticamente ogni momento della nave richiede il ricorso ad un documento. Con l'avvento dell'International Management System molte aziende hanno riorganizzato la loro gestione dei documenti, richiedendo anche l'assistenza di **personale specializzato**, spesso complicando la relazione con il bordo e accrescendone la quantità. Questa organizzazione dei documenti fa parte delle ispezioni previste per ricevere il Certificato di Conformità. L'IMO da parte sua ha creato un apposito Comitato per la semplificazione (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic...FAL). Ogni sezione di bordo organizza archivi per la conduzione delle proprie competenze: la sezione coperta ha la responsabilità di tutti i documenti previsti dalle varie Istituzioni, dei documenti idrografici, dei documenti sanitari, dello scafo e delle pertinenze ed attrezzature di coperta, dei consumi di coperta, dei documenti contabili dove non esiste un Commissario, del carico, del personale, dell'emergenza, degli approdi, della cura dell'ambiente, delle assicurazioni e dei servizi di camera, cucina e cambusa dove non esiste un Commissario; la sezione macchina amministra tutta la documentazione relativa ai motori principali e a tutti gli ausiliari di bordo, ai consumi di macchina, ai ricambi e alla protezione dell'ambiente di sua competenza. Sulle navi che

trasportano passeggeri esiste un ufficio del Commissario che gestisce le contabilità, i documenti relativi ai passeggeri, la gestione del servizio di camera, della cucina e della cambusa, i documenti relativi al catering e all'ospitalità.



Carte di Bordo

- **Atto di Nazionalità.** Alla nave maggiore viene rilasciato, da parte del direttore marittimo di zona o dal Console e in nome del Presidente della Repubblica, l'atto di nazionalità. In esso sono indicati: nome della nave, compartimento e numero di matricola, caratteristiche principali, stazza lorda e stazza netta della nave, le stazze nei canali, eventuali ipoteche, sequestri, eventuali trasferimenti di proprietà, generalità dell'armatore e del proprietario se diversi. 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 ad un totale massimo di 12 mesi) dal "passavanti provvisorio" (Art 151 C.N.).
- **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.** E' il documento dove vengono annotati 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 allegata la TABELLA DI ARMAMENTO (forza minima dell'equipaggio) della nave; ha durata triennale.

Libri di Bordo

- Il **giornale nautico**(Artt. 173 e 174 C.N.) è diviso in 4 libri :
I Libro inventario di bordo;
II Libro giornale generale e di contabilità ;
III Libro giornale di navigazione, detto di chiesuola;
IV Libro giornale di carico o di boccaporto(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 la navigazione. 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, una volta al giorno la posizione nave, e le varie ispezioni e test effettuati.

Documenti doganali

- **Manifesto di carico:**

quando si entra all'interno della linea doganale, provenendo dall'estero, questo 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 Paccottiglie 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 (Bill of Landing) :**

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 vistati 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.

Manuale di Istruzioni al Comandante sulla Stabilità (Master's Instruction manual)

SOLAS del 1974, capitolo II regola 22 e 25

Il Comandante tramite il **Manuale di Istruzioni al Comandante sulla Stabilità, redatto da un tecnico e approvato dal RINA**, riceve tutte le istruzioni necessarie per poter determinare, in modo semplice e rapido, le caratteristiche di stabilità della nave nelle varie condizioni di esercizio. Copia di tali istruzioni deve essere consegnata all'Amministrazione Marittima. Le Navi Passeggeri e le Navi da Carico ≥ 24 m devono essere sottoposte a prova di stabilità prima di entrare in esercizio.

Certificato IOPP. (acronimo di International Oil Pollution Prevention) che è il Certificato di Conformità della nave ai requisiti tecnici stabiliti dalla Convenzione MARPOL 73/78 e rilasciato dalle Autorità competenti.

Se la nave subisce sostanziali trasformazioni, deve essere nuovamente sottoposta alla prova e vanno rifatte le Istruzioni al Comandante. Le Navi Passeggere, al massimo ogni 5 anni, devono essere sottoposte ad ispezione a nave scarica per accertare eventuali variazioni del dislocamento e della posizione longitudinale del centro di gravità a nave vacante. Va rifatta la prova di stabilità se tali parametri variano (scarto superiore al 2% del dislocamento e all'1% del centro di gravità).

Certificato di Classe. Il certificato di classe è tra i documenti più importanti e deve essere sempre in corso di validità altrimenti la nave non può navigare. Decade in caso di eventi ordinari e/o straordinari tali da far venir meno i requisiti in base al quale è stato rilasciato e per mancata esecuzione delle visite intermedie. La vecchia classificazione prevedeva la valutazione indipendente per lo scafo e per la macchina usando la semplificazione in valori numerici 100-1.1, 90-1.2 o 2.1, 80- 2.2 con il primo numero che definiva la valutazione generale ed i numeri susseguenti riferiti rispettivamente allo scafo ed alla macchina, per indicare la classe.

Certificato di stazza. La misurazione della stazza viene effettuata in generale dal RINA. Il relativo certificato viene rilasciato in Italia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Essa definisce il volume totale della Nave in tonnellate di stazza (dai barili di vino ,tonneau, che venivano trasportati nella Manica e che avevano la capacità di mc 2,832 pari a 100 piedi cubi). Dalla Stazza Lorda si ricava la stazza netta che è il volume della nave utilizzabile per fini commerciali. Esistono precise norme per effettuare le misurazioni, ma esistono anche norme vincolanti per ricavare valori diversi della stazza netta, come la stazza di Suez, per le tassazioni locali. Praticamente ogni forma di contrattazione, assicurazione, tassazione, noleggio ed ogni tipo di transazione si fa quasi prevalentemente con riferimento alla Stazza.

Certificati di Bordo Libero. Il Certificato di Bordo Libero è il documento che comprova l'applicazione dell'International Convention on Load Lines (ICLL). Esso definisce il massimo pescaggio che la nave può raggiungere in riferimento alla densità dell'acqua e alle zone geografiche di mare che si intende attraversare. Tali valori sono riportate al centro ed all'esterno dello scafo. Il certificato accerta che la resistenza e la stabilità della nave siano adeguate per la linea di Bordo Libero assegnata e che la nave al massimo pescaggio autorizzato abbia una riserva di galleggiabilità ed un'altezza della prua conformi alla normativa prevista.

Documenti sanitari. D.Leg. 271. Manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro, Registro degli infortuni, tabella con l'organizzazione del servizio di bordo, Istruzioni del Comandante. Nomina di “**RSPP** “responsabile del servizio di prevenzione e protezione” dei lavoratori marittimi, del **personale addetto al servizio** stesso ed un **medico competente**.

Assicurazione Equipaggio. L'I.P.SE.MA. rilascia all'armatore per ogni nave assicurata un certificato di iscrizione, nel quale sono indicati: il nome e cognome o la ragione sociale dell'armatore ed il suo domicilio, il nome della nave, il Compartimento nel quale è iscritta ed il relativo numero di iscrizione, il servizio al quale è adibita e la tariffa assicurativa ad essa assegnata, il numero delle persone componenti normalmente l'equipaggio ed il periodo per il quale la nave è assicurata, nonché la data fino alla quale è stato corrisposto il premio di assicurazione, salvo il caso di sgravio contributivo.

Rilascio e Vidimazione del Registro Stupefacenti. Su di esso deve essere indicato per ogni viaggio, il carico degli stupefacenti e dovranno essere riportate, in ordine cronologico, le somministrazioni fatte con l'indicazione, nella colonna "Annotazioni", dell'uso specifico (art. 31 della predetta norma). Il controllo annuale, che può essere effettuato in qualunque porto, dovrà essere annotato direttamente sul registro tramite vidimazione dell'Autorità sanitaria marittima.

Registro di carico e scarico dei farmaci in generale. A bordo delle unità che, ai sensi del presente decreto, debbano essere dotate dei medicinali elencati nelle tabelle A, B e C, sarà tenuto apposito registro di carico e scarico dei farmaci in generale; a bordo delle unità provviste di medicinali di cui alle tabelle B e C sarà tenuto, inoltre, un registro di carico e scarico di presidi etichettati "stupefacente".

Piani e Libretti dei compartimenti stagni: Damage control plans and booklets. Sulle navi da passeggeri e cargo, ci devono essere permanentemente esposti i piani che mostrano chiaramente, per ogni ponte e stiva, i confini dei compartimenti stagni, le aperture e i mezzi di chiusura, la posizione di ogni comando di essi, e le modalità per la correzione dello sbandamento dovuto ad allagamento. Opuscoli contenenti le informazioni di cui sopra devono essere messe a disposizione degli ufficiali della nave. SOLAS del 1974, i regolamenti II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ.919.

Manuale d'istruzione per l'emergenza incendio: Firesafety training manual. Un manuale di addestramento deve essere redatto nella lingua di lavoro della nave e a disposizione in ciascuna sala da pranzo e sala di ricreazione o in ogni cabina dell'equipaggio.

Libro delle istruzioni ed esercitazioni antincendio: On board training and drills record. Le esercitazioni antincendio devono essere condotte e registrate in conformità con le disposizioni del III/19.3 regolamenti e III/19.5.SOLAS 1974.

Registratore dei dati della navigazione: Voyage data recorder system - certificate of compliance. Il registratore dei dati del viaggio, compresi tutti i sensori, deve essere sottoposto ad un test di performance annuale. La prova deve essere effettuata da un controllore autorizzato, o struttura di servizio per verificare la durata accuratezza e la recuperabilità dei dati registrati. Deve essere tenuto a

bordo della nave una copia del certificato di conformità rilasciato dai centri di prova, l'indicazione della data e del rispetto degli standard di prestazioni applicati SOLAS 1974, regulation V/18.8.

Certificato attestante l'applicazione del' ISM code, DOC Document of Compliance. Un documento di conformità è rilasciato ad ogni società che è conforme alle prescrizioni del codice ISM. Una copia del documento deve essere tenuta a bordo SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13
Certificato sulla condotta della sicurezza.

Certificato sulla Sicurezza (applicazione dell'ISPS code) International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate. Un Certificato Internazionale di sicurezza navale (ISSC) è rilasciato a tutti da parte della amministrazione o di un organismo di essa dopo la verifica che la nave è conforme alle disposizioni di sicurezza marittima della Convenzione SOLAS Capitolo XI-2 e della parte A del Codice ISPS. Un interim ISSC può essere rilasciato sotto la parte A del codice ISPS, sezione SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9.1.1; ISPS Code part A, section 19 and appendices.

Diario di bordo, Continuous Sinopsi Record (CSR). Ad ogni nave a cui si applicano le disposizioni del capitolo I della Convenzione deve essere fornita con una scheda sinottica continua. La Continuous Sinopsi Record fornisce una registrazione on-board della storia della nave per quanto riguarda la registrazione delle informazioni previste SOLAS 1974 (2002 Amendments), Regulations XI-1/5.

Registri

- **Registro degli Idrocarburi** (marpol I) ORB (Oil Record Book): è diviso in 2parti, le voci sono divise in sezioni operative distinte da una lettera; quando si registra un'operazione si deve annotare, nella colonna appropriata, la data e 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>150t**);

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

- **Registro dei rifiuti** (Marpol-V): sono annotate le discariche effettuate in mare e quelle nei porti.

- **Registro dei rifiuti speciali** (Marpol III): sono annotate le discarica 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 sollevamento (Gru, Bigghi, Paranchi, ecc...); sono annotate dal RINA le visite alle quali sono sottoposti tali mezzi e le date di sostituzioni dei cavi, max portata, ecc...

CERTIFICATI E DOCUMENTI

SANITARI	DURATA	RILASCIATO	PRESCRITTO
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	
TECNICI			
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
SICUREZZA			
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
Fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico	Fino a che non cambiano le condizioni	Vidimato: RINA	Solas, ILCC
DOGANALI			
Manifesto di carico (da porto estero)			
Manifesto di partenza (da porto italiano)			

Certificati delle Navi Italiane

CERTIFICATO	A CHI E' RILASCIATO	ACC. A CURA	RIL. DA	CERTIFICATO	A CHI E' RILASCIATO
VERBALE DI VISITA AI SERVIZI DI BORDO	N > 200 tsl.	AUTORITA' MARITTIMA o, all'estero, Comm. di Bordo	AUTORITA' MARITTIMA	UN ANNO	Intervallo fra le visite non deve superare 15 mesi
IGIENE ABITABILITA' (L.1045/39)	N > 200 TSL e N. Pesca da 50 a 200 TSL	Commissione di visita	C° COMPART	SEI MESI	
VERBALE COLLAUDO RADIO	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	
VERBALE ISPEZIONE RADIO	N > 300 t.sl	CIRCOSTEL	CIRCOSTEL	UN ANNO	
LICENZA RADIOELETTRICA DI ESETECIZIO	tutte le navi dotate di impianto radio	CIRCOSTEL	MINISTERO COMUNICAZIONI	CINQUE ANNI	
REGISTRO OIL 32	Per gru e apparecchi di sollevamento	ORG. RIC.	ORG. RIC.	Ispezioni ogni 12 mesi e prove complete ogni 4 anni	
REGISTRO SISTEMAZIONI CARICO E SCARICO ED ALTRI MEZZI DI SOLLEVAMENTO E RELATIVI CERTIFICATI , 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	
ESENZIONE DERATTIZZAZIONE		SANITA' MARITTIMA	SANITA' MARITTIMA	sei mesi - 10 mesi se navig. Nazionale	
CASSETTA MEDICINALI		SANITA' MARITTIMA	SANITA' MARITTIMA	sei mesi - 10 per N in viaggi nazionali - Per N tra 10 e 200 tsl validità 12 mesi	

ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO PASSEGGERI, 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)			
ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO M.P. IN COLLI (DPR 9.5.68 n° 1008)	ORG. RIC.	ORG. RIC.	DUE ANNI
ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO VEICOLI STRADALI O FERROVIARI CONT. M. P. LIQUIDE O GAS. (Circolare MIMERC n° 3104476/MP del 1.8.74)	ORG. RIC.	ORG. RIC.	DUE ANNI
ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO AUTOVEICOLI (Circolare MIMERC 322295 del 21.8.67)	ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI
ATTESTAZ. IDONEITA' TRASPORTO MERCI SOLIDE ALLA RINFUSA (DM 22.7.91, appendice B – SOLAS BC CODE)	ORG. RIC.	ORG. RIC.	DUE ANNI
DICHIARAZ. DI RISPONDEZA PER TRASPORTO MERCI SOLIDE ALLA RINFUSA (DM 22.7.91 – appendici A e C)			//
C. INTERNAZIONALE PREVENZIONE DALL'INQUINAMENTO DA OLIO MINERALEIOPP – MARPOL ANNESSO 1 – Per Petroliere > 150 tsl. o altre navi > 400 tsl.			CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI ED UNA INTERMEDIA
DICHIARAZ. CONFORMITA' ANNESSO I MARPOL Per Petroliere tra 50 e 150 tsl. oper altre navi tra 50 e 400 tsl.	ORG. RIC.	ORG. RIC.	DUE ANNI CON VISITA INTERMEDIA
C. INTERNAZIONALE PREV. DALL'INQ. NEL TRASPORTO DI SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE ALLA RINFUSA IPPC – MARPOL ANNESSO II Regola 11	ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI
C. DI IDONEITA' AL TRASPORTO DI PRODOTTI CHIMICILQUIDI ALLA RINFUSA C.O.F. – MARPOL REG. 13 ANNESSO II – SOLAS CAP. VII – DM 17.11.82 Per Chimichiere costruite prima del 1.7.86 – SOSTITUISCE IL CERT. IPPC	ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI
C. DI IDONEITA' AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI GAS LIQUEFATTI (C.O.F. G.C.) Per Gassierecostruite prima del 1.7.86	ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI
C. INTERNAZIONALE DI IDONEITA' AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI GAS LIQUEFATTI (I.C.O.F. G.C.) SOLAS Cap VII Per Gassierecostruite DOPO il 1.7.86	ORG. RIC.	ORG. RIC.	CINQUE ANNI CON VISITE ANNUALI
CERT. DI QUALIFICA ASCENSORI PER PASSEGGERI ED EQUIPAGGIO (DPR 435/91)	ORG. RIC.	ORG. RIC.	RILASCIO + VISITE ANNUALI
ATTESTATO TRASPORTO PASSEGGERI PER NAVE DA CARICO (NC che intendono trasportare più di 12 passeggeri)	ORG. RIC.	AUTORITA' MARITTIMA	UN ANNO
CERT. INTERNAZ. PER LAPREVENZIONE DALL'INQUINAMENTO DELLE ACQUE DA NAVI (I.S.P.P.)	ORG. RIC.	ORG. RIC.	
Attesta che la nave è dotata di impianto trattamento liquami e di tubatura di scarico conforme alla Reg. 3(1)(a) Annesso IV MARPOL			

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.

Prof. Giuseppe ANGINONI