



**Ministero delle Infrastrutture e  
dei Trasporti**      AI      VEDASI ELENCO ALLEGATO

**Comando Generale del Corpo delle  
Capitanerie di Porto**

Reparto VI – Ufficio 4°  
(Personale Marittimo)

**Indirizzo telegрафico: MARICOGECA**

M_TRA CGCP Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
REGISTRO UFFICIALE Prot 0100015-20/10/2010 -USCITA 06.04

**Circolare**

Titolo :Personale marittimo  
Serie :Tabelle di armamento  
N° : 001

**Argomento:** “Linee guida per la determinazione delle tabelle minime di armamento, ai fini della sicurezza, del naviglio mercantile e da pesca nazionale, in attuazione della Risoluzione IMO A.890 (21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23)”.

**1) PREMESSA**

Le vigenti disposizioni in merito alle modalità di determinazione delle “tabelle minime di armamento ai fini della sicurezza” delle navi mercantili e da pesca nazionali, di seguito denominate “tabelle di armamento”, risultano, oramai, non più adeguate, in quanto si sono registrate significative innovazioni normative, finalizzate ad incrementare i livelli di sicurezza della nave e del lavoro marittimo.

La finalità della presente circolare, oltre quella di semplificare l’attività amministrativa ed al tempo stesso definire procedure omogenee su tutto il territorio nazionale, è quella di fornire criteri oggettivi di valutazione della sicurezza, in modo da portare a compimento il procedimento amministrativo relativo alla determinazione delle tabelle di armamento, tenendo in debito conto le particolari caratteristiche strutturali e tecnologiche delle unità nonché le modalità di svolgimento del servizio, cui le stesse sono destinate, e ciò nel rispetto delle specifiche normative internazionali, comunitarie e nazionali.

## 2) PROCEDURE PER LA DETERMINAZIONE DELLE TABELLE DI ARMAMENTO

### **A) Campo di applicazione.**

1) Sono soggette all'applicazione delle presenti disposizioni:

#### unità da traffico

- le unità da passeggeri;
- le unità veloci da passeggeri (HSC);
- le unità diverse dalle navi da passeggeri superiori alle 25 tonnellate di stazza lorda;

#### unità da pesca

- le unità da pesca, di qualsiasi tonnellaggio e lunghezza , che effettuano pesca mediterranea o oceanica oltre gli stretti;
- le unità da pesca superiori ai 24 metri di lunghezza tra le perpendicolari.

2) Le presenti disposizioni non si applicano:

- alle unità di cui al punto 1), quando adibite o impiegate in navigazione nazionale locale, intendendo per tale, la navigazione che si svolge nell'interno di porti ovvero di rade, estuari, canali e lagune dello Stato, nel corso della quale la nave non si allontana più di 3 miglia dalla costa ai sensi dell' art. 1.41 D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435;
- alle unità adibite al rimorchio, quando operanti nell'ambito dei servizi portuali in concessione.

3) Per le unità di cui al punto 2) e per le unità non rientranti nel campo di applicazione di cui al punto 1), la tabella di armamento sarà determinata dalle competenti autorità marittime, nel rispetto dei criteri di sicurezza applicabili.

### **B) Principi generali**

E' opportuno precisare che l'Amministrazione, secondo quanto previsto dalla Regola V/14 della Convenzione SOLAS, ha l'obbligo di emanare la tabella di armamento delle navi di bandiera e garantire che le stesse siano gestite con un equipaggio adeguato, sia qualitativamente che quantitativamente, anche con riferimento alle linee guida indicate nella Risoluzione IMO A. 890 (21) "Principles of Safe Manning" del novembre 1999, come emendata dalla successiva Risoluzione IMO A. 955 (23) del dicembre 2003 (Allegato 1).

L'articolo 6 del decreto legislativo 27 maggio 2005 n. 108, relativo alla "definizione delle tabelle di armamento in relazione all'orario di lavoro", specifica che le tabelle di armamento delle navi mercantili devono essere redatte tenendo in considerazione:

- la necessità di evitare o ridurre al minimo l'affaticamento del lavoratore marittimo, al fine di garantire adeguati periodi di riposo in relazione alla tipologia della nave e della navigazione svolta;
- la necessità di prevedere la presenza di un numero sufficiente di personale a bordo per garantire la sicurezza della navigazione e del trasporto in conformità alla tabella di armamento rilasciata.

L'articolo 201 del D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 "Regolamento di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare" stabilisce che, in attuazione degli articoli 317 del Codice della navigazione e 426 del relativo regolamento di esecuzione – parte marittima , deve essere tenuta presente l'esigenza che l'equipaggio della nave sia numericamente sufficiente e qualitativamente idoneo ad assolvere i servizi di bordo, con riferimento alle procedure contenute nel Libro IV "Organizzazione dei servizi di sicurezza" dello stesso.

Al fine di garantire che l'equipaggio della nave sia numericamente sufficiente e qualitativamente idoneo ad assolvere i servizi connessi all'esercizio della nave, in relazione al tipo di servizio cui l'unità è adibita, l'armatore deve:

1. effettuare una valutazione dei compiti, delle funzioni e delle responsabilità dei componenti dell'equipaggio, necessari per una gestione sicura dell'esercizio della nave nelle diverse fasi operative, compresi gli aspetti connessi alla protezione dell'ambiente marino ed alla gestione delle situazioni di emergenza;
2. assicurare che il livello quantitativo e qualitativo di composizione dell'equipaggio sia adeguato alla gestione delle normali condizioni di esercizio e delle possibili emergenze, inclusa la valutazione di eventuali ipotesi di sovraccarico dell'attività di lavoro a bordo;
3. assicurare il rispetto dell'orario di lavoro e dei periodi di riposo minimi, secondo quanto stabilito dal decreto n. 108/2005, ivi compreso il regime derogatorio;
4. determinare il numero necessario e le relative qualifiche di tutti i componenti dell'equipaggio della nave.

Per uniformare la redazione delle proposte da parte dell'armatore, si riporta, in allegato 2, uno schema esemplificativo della tabella di armamento, con l'indicazione delle informazioni di cui al precedente punto 4, da compilarsi in relazione alla tipologia di unità, di servizio svolto e di area operativa cui la nave è destinata.

### C) Determinazione delle tabelle di armamento da parte delle Autorità competenti

Ai fini dell'attivazione del procedimento amministrativo, propedeutico al rilascio della tabella di armamento, l'armatore della nave, o un suo rappresentante debitamente delegato, invia, all'Autorità competente, apposita istanza in bollo con allegata proposta di tabella (mod. all. 2) predisposta sulla base delle indicazioni fornite dalla Risoluzione IMO A.890 (21), come emendata dalla Risoluzione IMO A.955 (23) e dalla presente circolare.

Per Autorità competente si intende una delle seguenti – ovvero suo sostituto o delegato:

- il Capo del Compartimento marittimo (sede di Direzione Marittima) di iscrizione, per le navi maggiori, e il Capo del Circondario marittimo che ha giurisdizione sull'Ufficio Marittimo d'iscrizione, per le navi minori e galleggianti;
- il Capo del Compartimento marittimo territorialmente competente per l'area ove l'unità svolgerà relazioni di traffico in misura prevalente;
- il Capo del Compartimento marittimo territorialmente competente per l'area ove è ubicata la sede della *Company* di appartenenza dell'unità o, in caso di assenza della *Company* sul territorio italiano, per l'area ove è ubicata la società di gestione dell'equipaggio;
- il Capo del Compartimento marittimo territorialmente competente per l'area ove ha luogo il primo armamento dell'unità.

Per le unità costruite o acquistate all'estero, oltre che alle sopra elencate Autorità competenti, si può anche fare riferimento all'Autorità consolare, di primo armamento della nave, competente per territorio.

L'istanza sopracitata deve essere corredata, in relazione alla normativa pertinente, della seguente documentazione, ove possibile, in formato elettronico:

1. relazione <sup>(1)</sup> relativa alle principali caratteristiche tecniche della nave, alla sua operatività ed al servizio alla quale l'unità è adibita. La predetta relazione deve contenere almeno i seguenti elementi:

- a. descrizione delle principali caratteristiche tecniche della nave, del tipo di servizio cui la stessa è destinata, dei porti di prevalente approdo, dell'area operativa di impiego, della tipologia di carico trasportato, delle principali manovre eseguite per l'ormeggio con l'eventuale utilizzo o meno di rimorchiatori e delle condizioni ambientali locali che possono influire sulle manovre stesse;
- b. descrizione delle procedure operative relative alle principali attività commerciali cui la nave è adibita, delle funzioni e responsabilità per ogni componente dell'equipaggio, dei turni di lavoro previsti per il personale impiegato nella guardia;
- c. schema organizzativo indicante i membri dell'equipaggio cui sono assegnate, ove previste, le seguenti funzioni:
  - ufficiale alla sicurezza di cui all'art. 202 del DPR n. 435/91;
  - responsabile alla sicurezza dell'ambiente di lavoro di cui all'art. 12 del decreto legislativo 271/99;
  - ufficiale designato alla security (SSO) di cui all'allegato II, punto 12.1 del Reg. n.725/2004/CE;
  - ufficiali designati operatori GMDSS, in mancanza dell'operatore dedicato;
- d. relazione dettagliata sull'organizzazione del lavoro a bordo, comprensiva delle attività di emergenza, abbandono nave, assistenza passeggeri compresi quelli a mobilità ridotta – PMR –, antincendio e prevenzione dell'inquinamento marino svolte dal personale di bordo. Nella predetta relazione deve essere indicato che, ai sensi dell'art. 6 comma 5 del D.Lvo. 271/99, l'organizzazione del lavoro a bordo è stata realizzata anche tenendo conto di quanto indicato nell'allegato 1 al predetto decreto;
- e. relazione dettagliata in merito alla valutazione della composizione qualitativo/quantitativa dell'equipaggio in rapporto ai carichi di lavoro derivanti dall'implementazione del piano di security.
- f. elenco di unità similari, di proprietà della stessa società armatrice, che svolgono lo stesso tipo di servizio;
- g. informazioni sull'organizzazione aziendale con particolare riferimento alla presenza a terra di strutture di supporto tecnico all'esercizio della nave;
- h. organizzazione dei servizi di guardia di coperta, di macchina e degli apparati radioelettrici specificando quali figure professionali disimpegnano il servizio di guardia ed in base a quale turnazione gli stessi assicurano la continuità del servizio;

2. piano generale della nave;

---

<sup>1</sup>) La relazione può anche essere costituita da estratto del "Manuale di gestione" di cui all'art. 17 del d.lgs. 271/99 o da estratto del Manuale SMS redatto ai sensi del Codice ISM

3. piani alloggi della nave;
4. copia del certificato di sicurezza, se rilasciato, del certificato di classe, o dichiarazione sostitutiva, e del certificato di stazza, se rilasciato;
5. tabella sull'organizzazione del lavoro redatta su modello conforme, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 11 del d.lgs. 271/99 come modificato dall'articolo 3 del D.Lvo. 108/2005;
6. ruolo d'appello su modello approvato dall'Amministrazione contenente le informazioni di cui all'art. 203 del DPR n. 435/91 "regolamento di sicurezza della navigazione" e le informazioni di cui all'art. 37 Annesso I ed articolo 17 Annesso II della Convenzione MARPOL (S.o.p.e. Plan) se necessario;
7. estratto dal registro o dalle matricole d'iscrizione dell'unità, al fine di determinare le aliquote d'equipaggio che devono rispondere ai requisiti di nazionalità – italiana/comunitaria – ai sensi dell'art. 2 della Legge 27 febbraio 1998, n. 30 e successive modificazioni, in combinato disposto con l'art. 318 del Codice della Navigazione, come novellato dall'art. 7 della predetta legge.

L'Autorità competente procede ad effettuare l'istruttoria preliminare ai fini della determinazione della tabella di armamento, provvedendo, in particolare, a:

- esaminare la regolarità e completezza della documentazione sopra citata;
- effettuare la procedura di pubblica consultazione in ambito locale; ovvero prendere visione delle procedure di consultazione tra Armatore e Organizzazioni sindacali, nel caso di tabella di armamento da determinarsi a cura dell'Autorità consolare;
- effettuare una verifica a bordo (in caso di nave ubicata in altro porto tramite la locale Autorità marittima) al fine del riscontro della documentazione e delle attività operative prospettate;
- controfirmare, per concordanza, la relazione di cui al precedente punto 1.e.

A conclusione dell' istruttoria con esito positivo, l' Autorità competente emana una tabella di armamento, in bollo, redatta secondo il modello previsto dalla Risoluzione IMO A.890, come emendata (Allegato 3).

Alla predetta tabella dovrà essere allegato un "Addendum", contenente la nota prevista dell'articolo 2 (comma 2) della legge n. 30 del 1998, e successive modifiche.

Si precisa che la predetta tabella non dovrà più contenere l'indicazione "Provvisoria/Interim".

**La tabella di armamento, rilasciata in sede locale, ha carattere provvisorio e validità un anno.**

Per le unità provenienti da bandiera estera, nei casi di necessità e urgenza, in presenza di tabella di armamento ai fini della sicurezza rilasciata dal predetto Stato di bandiera in conformità alla Risoluzione IMO A.890 (21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23), il console potrà procedere al rilascio di una tabella provvisoria valida fino **al raggiungimento del primo porto di approdo nazionale e comunque non oltre 30 giorni dalla data di rilascio**. La tabella di armamento potrà essere emanata tenendo in riferimento la tabella determinata dallo Stato di bandiera di provenienza.

**D) Determinazione della tabella di armamento da parte del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto / Reparto VI – Ufficio 4° (Personale Marittimo)**

L'Autorità competente cura l'inoltro della tabella di armamento rilasciata in sede locale, unitamente ad una copia della documentazione prodotta dall'armatore su supporto informatico, al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Reparto VI – Ufficio 4°(Personale Marittimo).

Alla predetta documentazione dovrà essere allegata, altresì, copia del verbale della procedura di consultazione tenutasi in sede periferica nella quale sono indicati i seguenti elementi:

- criteri di sicurezza della navigazione e di sicurezza del lavoro a bordo applicati per la determinazione delle tabelle di armamento;
- elenco delle normative di riferimento prese in esame, con particolare riferimento alla verifica del rispetto dell'orario di lavoro e di riposo del singolo marittimo, nelle diverse condizioni operative dell'unità;
- modalità di determinazione della tabella di armamento provvisoria.

Il Comando Generale, esaminata la documentazione relativa alla tabella di armamento provvisoria, effettua la valutazione della conformità ai criteri oggettivi di sicurezza e di uniformità dell'applicazione per tipologia di naviglio e di servizio effettuato.

Qualora la valutazione di conformità non fosse positiva, il Comando Generale provvederà a darne comunicazione all'Autorità competente e, per il tramite di quest'ultima, all'armatore dell'unità, invitando quest'ultimo a formulare proposte correttive entro sessanta giorni.

Le predette proposte correttive saranno inviate al Comando Generale per il tramite dell'Autorità competente, la quale dovrà esprimere il proprio parere al riguardo.

Entro la data di scadenza della tabella provvisoria, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto provvederà ad emanare il decreto d'approvazione della tabella di armamento definitiva, redatta secondo il modello previsto dalla Risoluzione IMO A.890 (21), come emendata (Allegato 1) senza indicazione di scadenza. Sulla stessa, oltre al numero progressivo, sarà riportato l'anno di rilascio e la lettera A, ad indicare che trattasi della "parte A" della tabella (es. XXX/010-A). In allegato alla tabella sarà rilasciato un "addendum" atto a comprovare il soddisfacimento dei requisiti di nazionalità italiana o comunitaria, da parte di un'aliquota determinata di equipaggio, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 30 del 1998; sul medesimo, oltre al numero progressivo, sarà riportato l'anno di rilascio e la lettera B, ad indicare che trattasi della "parte B" della tabella (es. XXX/010-B).

Qualora la tabella di armamento definitiva non fosse emanata entro il termine di scadenza della tabella provvisoria, l' Armatore o un suo rappresentante debitamente delegato, dovrà richiedere all' Autorità competente che ne ha provveduto all'emanazione, il rilascio di una proroga per ulteriori 6 mesi.

La predetta Autorità competente, acquisito il parere favorevole del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, provvederà alla suddetta proroga.

**E) Adeguamento o correzione delle tabelle di armamento**

Le tabelle di armamento definitive possono essere riviste, per adeguarle a quanto richiesto dalla Risoluzione IMO A.890, con la versione in doppia lingua italiano ed inglese. La ridefinizione può essere richiesta, anche al fine di effettuare correzioni alle

stesse, in relazione alla modifica di dati – quali ad esempio il nome, la stazza, ecc. - su istanza dell'armatore, o di un suo rappresentante debitamente delegato, da indirizzare, per il tramite dell'Autorità competente, come individuata alla lettera **C**), al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto / Reparto VI – Ufficio 4°.

In tale ultimo caso, al fine di evitare l'insorgere di situazioni di dubbio, in occasioni di ispezioni alla nave in porti italiani o esteri, nelle more del rilascio della nuova tabella corretta, potrà essere richiesta, all'Autorità competente sopracitata, la correzione a "penna" con l'aggiunta dell' annotazione "*approvasi correzione/correction approved*" con data, timbro e firma di chi esegue la modifica sulla tabella già in possesso dell'unità. Di tale annotazione dovranno essere successivamente informati il Comando Generale e il Compartimento marittimo di iscrizione. Tale procedura potrà essere utilizzata anche per la tabella di armamento provvisoria, comunicando, in tal caso, l'avvenuta annotazione anche all' Autorità competente che ha rilasciato la stessa.

#### **F) Revisione delle tabelle di armamento**

Le tabelle di armamento definitive possono essere soggette a revisione nei seguenti casi:

- per motivi di ordine tecnico e/o operativo che modificano le condizioni oggettive di esercizio della nave (modifiche strutturali, cambio del servizio cui la nave è destinata, variazioni delle caratteristiche tecniche dell'unità, dei mezzi collettivi di salvataggio, delle dotazioni d'ormeggio, ecc.);
- in previsione dell'entrata in vigore di nuove normative internazionali, comunitarie o nazionali in materia, che possano comportare la necessità di realizzare un conseguente adeguamento nella composizione quantitativa e qualitativa dell'equipaggio.

Le istanze di revisione, corredate dei pertinenti documenti, andranno indirizzate all'Autorità competente che ha provveduto al rilascio della tabella provvisoria. Tali Autorità provvederanno, dandone comunicazione al Comando Generale, ad istruire la procedura per il rilascio di una nuova tabella provvisoria, nel rispetto delle procedure di cui al sopracitato punto C), provvedendo, a seguito di rilascio della stessa, al successivo ritiro della tabella definitiva.

### **3) CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI LIVELLI MINIMI DI SICUREZZA**

#### **Criteri generali**

Nell'applicazione dei principi di sicurezza e di organizzazione del lavoro, necessari per la determinazione della tabella di armamento, deve essere tenuto conto, in particolar modo, degli strumenti internazionali, comunitari e nazionali, riepilogati nell' allegata raccolta normativa in materia (Allegato 4), relativamente ai seguenti elementi:

#### **A) Organizzazione dei servizi di guardia**

Nello stabilire la composizione quantitativo/qualitativa dell' equipaggio che viene impegnato nei servizi di guardia, in linea generale si deve tener conto dei seguenti parametri:

- dimensioni dell'unità;
- caratteristiche dell' apparato motore;
- dotazioni di bordo;

- tipologia di orario di lavoro a bordo;
- tipo di navigazione che la nave effettuerà;
- durata della navigazione / servizio operativo complessivo;
- metodo di manutenzione utilizzato;
- attività di addestramento condotta a bordo;
- orario di lavoro e conseguenti turni di riposo;
- avvicendamento / periodicità di turnazione del personale imbarcato;
- aree operative e tipologie di operazioni;
- eventuali navigazioni in acque ristrette;
- numero di manovre nell' arco giornaliero;
- tipologia di carico trasportato.

Per quanto attiene il servizio di guardia di coperta, si rammenta che, in ossequio alle linee guida della risoluzione IMO A.890(21), così come emendata dalla risoluzione IMO A.955 (23), è preferibile che il comandante non sia impegnato in regolare servizio di guardia.

In relazione al servizio di guardia di macchina, sempre in ossequio alle linee guida della risoluzione IMO A.890(21), così come emendata dalla risoluzione IMO A.955 (23) e fatta eccezione per le navi operanti con apparato motore periodicamente non presidiato, è preferibile che il direttore di macchina non sia impegnato in servizio di guardia.

Il servizio di guardia agli apparati radioelettrici di bordo deve garantire la continuità della copertura del sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS) in funzione dell'area operativa della nave (GOC/ROC).

Le unità da passeggeri ed HSC, abilitate a navigazioni nazionali, ai sensi dell' art. 2 del D.L.vo 4 febbraio 2000, n. 45, sono soggette all' applicazione delle disposizioni previste per le unità impiegate in navigazione internazionale (in particolare, per unità passeggeri: Convenzione Solas – Regola IV/16; per unità HSC: HSC Code – Regole 14.16 e 18.1.3).

La Circolare Titolo: Sicurezza della navigazione, Serie generale n. 26, del 4 dicembre 2001, "Riflessi sulla composizione della tabella di armamento e sulla compilazione del ruolo d'appello a seguito dell'installazione degli apparati radioelettrici compatibili con il sistema GMDSS" emanata da questo Comando Generale, ribadisce il principio secondo cui una persona qualificata (in possesso della certificazione GOC o ROC in relazione all'area marittima di esercizio) deve essere assegnata esclusivamente allo svolgimento dei compiti di radiocomunicazione nel caso di operazioni di soccorso, e che tale persona "non può essere il comandante della nave".

La disposizione di cui alla regola 18.1.3.(6) del Codice HSC, stabilisce che sulle unità HSC devono essere previsti a bordo n. 2 ufficiali di coperta di guardia in plancia, uno dei quali può essere il Comandante.

La composizione del servizio di guardia deve anche essere adeguata ed appropriata in funzione delle condizioni di applicazione previste dal "Piano di security" della nave e dal relativo livello di security.

L' articolazione dei turni di guardia, fermo restando il rispetto del successivo punto B) - *orario di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca* - , in linea di massima, salvo

diversa valutazione da parte dell' Autorità marittima in sede locale, deve rispondere ai sotto elencati principi:

### 1 – Unità da pesca

Per le unità adibite alla pesca, in particolare per la sezione di coperta, deve essere previsto un numero di ufficiali, compreso il comandante, sufficiente a garantire il rispetto delle condizioni minime di riposo in relazione alla durata complessiva del periodo di campagna di pesca, la conduzione dell'unità nonché la gestione delle operazioni di radio-comunicazione da parte di personale adeguatamente abilitato e certificato in relazione all' area di navigazione d'interesse (Certificato G.O.C o R.O.C)

Durante il periodo di pesca devono essere garantiti turni di guardia in relazione al carico di lavoro dell'equipaggio durante la campagna di pesca.

L'art. 261 del Regolamento per l' esecuzione del Codice della Navigazione stabilisce che, per le unità abilitate alla pesca costiera non superiori a 100 GT, il Comandante, che sia in possesso di un titolo professionale di macchina, può esercitare contemporaneamente entrambe le mansioni, nei limiti delle abilitazioni relative ai due titoli, previo parere favorevole dell' Autorità marittima, in relazione alle sistemazioni di bordo ed ai requisiti tecnici delle unità stesse.

### 2 – Unità da traffico (passeggeri e carico) – coperta e macchina

2.1 Per le unità abilitate alla navigazione Internazionale lunga, le unità di classe A e le unità di cui al successivo punto 2.2, la cui navigazione / servizio operativo, sia di durata superiore alle 12 ore, dovrà essere attuato un servizio di guardia articolato su 3 turni.

Il Comandante ed il Direttore di macchina non sono inclusi nei turni di guardia ma svolgono il proprio orario su base "giornaliera".

2.2 Per le unità abilitate alla navigazione Internazionale breve, Internazionale costiera ,nazionale e per le unità di classe A, la cui navigazione/servizio operativo sia di durata non superiore alle 12 ore, dovrà essere attuato un servizio di guardia articolato su 2 turni. Il Comandante ed il Direttore di macchina non vengono inclusi nei turni di guardia ma svolgono il proprio orario su base "giornaliera".

2.3 Per le unità abilitate alla navigazione nazionale costiera e nazionale litoranea e per le unità di classe B, C e D, dovrà essere attuato un servizio di guardia secondo i sotto elencati criteri:

- qualora la durata della navigazione / servizio operativo sia superiore a 12 ore, il servizio di guardia sarà articolato su due turni. Uno dei turni potrà essere assicurato, rispettivamente, dal Comandante e dal Direttore di macchina;

- qualora la durata della navigazione / servizio operativo complessivo sia inferiore alle 12 ore, il servizio di guardia potrà essere articolato su un turno unico (un ufficiale ed un comune). Il Comandante ed il Direttore di macchina potranno essere i titolari di detto turno unico allorché in possesso di doppia certificazione di coperta e di macchina;

- qualora sia, solo ed esclusivamente, il Comandante titolare della doppia certificazione, dovrà essere previsto in tabella un ulteriore ufficiale di coperta.

Nel caso in cui sia, solo ed esclusivamente, il Direttore di macchina titolare della doppia certificazione, dovrà essere previsto in tabella un ulteriore ufficiale di macchina.

2.4. L' art. 260 del Regolamento per l' esecuzione del Codice della Navigazione, stabilisce che, per le unità adibite alla navigazione nel Compartimento di iscrizione della nave o nei due limitrofi, non superiori a 100 tonnellate di stazza lorda se adibite al trasporto di merci, e non superiori a 25 tonnellate di stazza lorda se adibite al trasporto

passeggeri, il Comandante, che sia in possesso di un titolo professionale di macchina, può esercitare contemporaneamente entrambe le mansioni, nei limiti delle abilitazioni relative ai due titoli, previo parere favorevole dell' Autorità marittima, in relazione alle sistemazioni di bordo ed ai requisiti tecnici delle unità stesse.

### 3 – Unità con locale apparato motore periodicamente non presidiato

Per le unità con locale apparato motore periodicamente non presidiato (*Periodically Unattended machinery space - U.M.S.*) il servizio, fuori dall'orario normale di lavoro, consistrà in un turno di reperibilità, a carattere giornaliero, espletato da almeno tre ufficiali di macchina; pertanto, nel caso di tabelle di armamento che non prevedono il 3° Ufficiale di macchina anche il Direttore di macchina parteciperà al turno di reperibilità.

(In ordine alle procedure di espletamento dei turni di guardia a bordo, vedasi l'Allegato 4, parte A, normativa internazionale, punto 2. Convenzione STCW '78/95).

### 4 – locali radio

Ogni nave impiegata in navigazione internazionale deve avere a bordo l'operatore dedicato GMDSS certificato in funzione dell'area operativa di impiego dell'unità ai fini delle radiocomunicazioni per la sicurezza ed il soccorso. La presenza dell'operatore dedicato GMDSS non è richiesta a condizione che in ciascun turno di guardia in plancia sia presente un Ufficiale di coperta in possesso della specifica certificazione.

## **B) Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca**

Lo svolgimento dei turni di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca deve essere effettuato in conformità alle seguenti disposizioni:

- Decreto n.108 del 2005, art. 3 (che ha modificato l' art. 11 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 "orario di lavoro a bordo delle navi mercantili");
- Decreto legislativo n. 66/2003, art. 18 "Lavoratori a bordo di navi da pesca marittima", il quale stabilisce che, salvo le disposizioni dei contratti collettivi nazionali di categoria, la durata dell'orario di lavoro a bordo delle navi da pesca e' stabilita in 48 ore di lavoro settimanale medie, calcolate su un periodo di riferimento di un anno.

In particolare i limiti dell'orario di lavoro o di quello di riposo a bordo delle navi mercantili e da pesca sono così stabiliti:

- a) Il numero massimo delle ore di lavoro a bordo non deve superare:
  - 1) 14 ore in un periodo di 24 ore;
  - 2) 72 ore per un periodo di sette giorni;

ovvero:

- b) Il numero minimo delle ore di riposo non deve essere inferiore a:
  - 1) 10 ore in un periodo di 24 ore;
  - 2) 77 ore per un periodo di sette giorni.

Le ore di riposo non possono essere suddivise in più di due periodi distinti, di cui uno e' almeno di sei ore consecutive e l'intervallo tra i due periodi consecutivi di riposo non deve superare le 14 ore.

Resta salvo il regime derogatorio previsto dal D.Lvo n. 108/2005, articolo 3, comma 7.

Al fine di prevenire fenomeni di affaticamento del personale e, di conseguenza, svolgere in condizioni di sicurezza i servizi di bordo, è necessario dare la possibilità al personale impegnato di poter avere una giusta alternanza di ore di lavoro e di ore di riposo.

### **C) Gestione della sicurezza a bordo**

Nello stabilire la composizione minima dell' equipaggio di una nave, per quanto concerne la gestione della sicurezza a bordo, occorre tener conto delle disposizioni normative di cui all' Allegato 4.

### **D) Addestramento e certificazione del marittimo**

La composizione qualitativo-quantitativa dell' equipaggio nonché l'individuazione della relativa certificazione/addestramento previsti devono essere in conformità alle disposizioni normative nazionali ed internazionali in materia, ovvero D.M. 30/11/2007 ("Qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare") e Convenzione Internazionale sull'addestramento, la certificazione e la tenuta della Guardia – IMO STCW 78/95.

Per le unità da pesca si fa riferimento alle attuali norme vigenti, ovvero al Codice della Navigazione e al relativo Regolamento di esecuzione.

### **E) Misure di prevenzione degli infortuni e di sicurezza del lavoro marittimo**

La determinazione della tabella di armamento deve, altresì, tenere in considerazione le disposizioni del D.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali e successive modifiche, a norma della Legge 31 dicembre 1998, n. 485".

### **F) Caratteristiche dei locali adibiti ad alloggi per l'equipaggio**

La composizione qualitativo-quantitativa dell'equipaggio deve tener in considerazione le disposizioni normative concernenti le caratteristiche dei locali adibiti ad alloggi per l'equipaggio, ovvero la legge 16 giugno 1939, n. 1045, inerente le condizioni di igiene ed abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali e, per le navi da pesca, il Decreto Legislativo n. 298 del 17 agosto 1999 (decreto di recepimento della direttiva 93/103/CE relativa alle prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca).

## **4) ENTRATA IN VIGORE**

Le presenti disposizioni entreranno in vigore a decorrere dal 1 gennaio 2011.

## **5) NORME TRANSITORIE**

1. Le tabelle di armamento provvisorie rilasciate dalle Autorità marittime competenti, antecedentemente all'entrata in vigore della presente circolare, trasmesse a questo Comando Generale e non ancora approvate, ove non rispondenti ai criteri e principi della stessa, saranno convertite in tabelle con validità sino al 31 dicembre 2013, data entro la quale l'Autorità che ha proceduto al rilascio, interessata dall' Armatore o suo rappresentante debitamente delegato, dovrà procedere a emanare, in conformità alle procedure di cui al punto 2), lettera C), una nuova tabella provvisoria.

2. Le tabelle di armamento rilasciate dall'Amministrazione centrale (Comando Generale o Direzione Generale competente), o dalle Autorità marittime competenti e non approvate dalla predetta Amministrazione, antecedentemente all'emanazione della presente circolare, dovranno essere oggetto di opportuna valutazione da parte degli

Armatori nonché dalle Autorità marittime che hanno provveduto al rilascio al fine di adeguarle ai contenuti della stessa.

2.1 Ove, a seguito del predetto esame, si riscontrasse la necessità di variare quantitativamente/qualitativamente la composizione dell'equipaggio, si dovrà procedere alla revisione delle tabelle in conformità alle procedure di cui al punto 2), lettera C), provvedendo, entro il 31 dicembre 2013, al rilascio di una nuova tabella provvisoria.

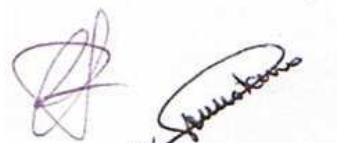
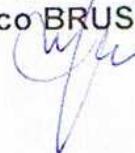
2.2 In caso di esito positivo, invece, del predetto esame, si dovrà procedere a:  
-per le tabelle rilasciate dall' Amministrazione centrale, ad apporre apposita annotazione di convalida da parte dell' Autorità marittima competente da trasmettere all' Armatore e a questo Comando Generale;  
-per le tabelle rilasciate dalle Autorità Marittime competenti, a revisionare le stesse in conformità alle previsioni di cui alla lettera C), provvedendo, entro il 31 dicembre 2013, al rilascio di una nuova tabella provvisoria.

## 6) ABROGAZIONI

Con l'entrata in vigore della presente circolare sono abrogate le seguenti disposizioni relative alle tabelle di armamento ed ogni altra disposizione in contrasto con la regolamentazione dettata dalla stessa:

- Circolare Titolo: Gente di Mare - Serie XII - n. 7 del 2 giugno 1992 "Tabelle di armamento";
- Circolare Titolo: Gente di Mare - Serie XII - n. 11 del 9 marzo 1993 relativa alle procedure per l'approvazione delle tabelle di armamento;
- Lettera Circolare n. 4143385 del 22 settembre 1993 "Tabelle di armamento";
- Lettera Circolare n. 4141821 del 23 aprile 1996 "Tabelle di armamento delle navi da pesca";
- Lettera Circolare n. 6126 del 22 luglio 2002 "Tabelle di armamento. Risoluzione IMO A.890".

IL COMANDANTE GENERALE  
Ammiraglio Ispettore Capo (CP)  
Marco BRUSCO



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

**E**

ASSEMBLY  
21st session  
Agenda item 9

A 21/Res.890  
4 February 2000  
Original: ENGLISH

**RESOLUTION A.890(21)**  
**adopted on 25 November 1999**

**PRINCIPLES OF SAFE MANNING**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO Article 28(a) of that Convention which requires the Maritime Safety Committee to consider, *inter alia*, the manning of seagoing ships from a safety standpoint,

NOTING that safe manning is a function of the number of qualified and experienced seafarers necessary for the safety of the ship, crew, passengers, cargo and property and for the protection of the marine environment,

RECOGNIZING the importance of the requirements of the pertinent IMO instruments as well as those adopted by ILO, ITU and WHO relevant to maritime safety and protection of the marine environment,

MINDFUL of the provisions of SOLAS regulation V/13 with respect to the issue of an appropriate safe manning document or equivalent as evidence of minimum safe manning,

BEING AWARE that the ability of seafarers to maintain observance of these requirements is dependent upon their continued efficiency through conditions relating to training, hours of work and rest, occupational safety, health and hygiene and the proper provision of food,

BELIEVING that international acceptance of broad principles as a framework for administrations to determine the safe manning of ships would materially enhance maritime safety and protection of the marine environment.

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its seventy-first session,

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.
--

1. ADOPTS the Principles of safe manning, the Guidelines for the application of principles of safe manning and the Guidance on contents and model form of minimum safe manning document, set out respectively in Annexes 1, 2 and 3 to the present resolution;
2. RECOMMENDS that Governments, in establishing the minimum safe manning levels for ships flying their countries' flag, observe the Principles set out in Annex 1 and take into account the Guidelines set out in Annex 2;
3. URGES Governments to ensure that minimum safe manning documents contain, as a minimum, the information given in Annex 3;
4. URGES FURTHER Governments, when exercising port State control functions under international conventions in force with respect to foreign ships visiting their ports, to regard compliance with such documents as evidence that such ships are safely manned;
5. REQUESTS the Maritime Safety Committee to keep this resolution under review;
6. REVOKES resolution A.481(XII).

ANNEX 1

**PRINCIPLES OF SAFE MANNING**

1 The following principles should be observed in determining the minimum safe manning of a ship:

- .1 the capability to:
  - .1.1 maintain safe navigational, engineering and radio watches in accordance with regulation VIII/2 of the 1978 STCW Convention, as amended, and also maintain general surveillance of the ship;
  - .1.2 moor and unmoor the ship safely;
  - .1.3 manage the safety functions of the ship when employed in a stationary or near-stationary mode at sea;
  - .1.4 perform operations, as appropriate, for the prevention of damage to the marine environment;
  - .1.5 maintain the safety arrangements and the cleanliness of all accessible spaces to minimize the risk of fire;
  - .1.6 provide for medical care on board ship;
  - .1.7 ensure safe carriage of cargo during transit; and
  - .1.8 inspect and maintain, as appropriate, the structural integrity of the ship; and
- .2 the ability to:
  - .2.1 operate all watertight closing arrangements and maintain them in effective condition, and also deploy a competent damage control party;
  - .2.2 operate all on-board fire-fighting and emergency equipment and life-saving appliances, carry out such maintenance of this equipment as is required to be done at sea, and muster and disembark all persons on board; and
  - .2.3 operate the main propulsion and auxiliary machinery and maintain them in a safe condition to enable the ship to overcome the foreseeable perils of the voyage.

2 In applying such principles, Administrations should take proper account of existing IMO, ILO, ITU and WHO instruments in force which deal with:

- .1 watchkeeping;
- .2 hours of work or rest;
- .3 safety management;
- .4 certification of seafarers;
- .5 training of seafarers;
- .6 occupational health and hygiene; and
- .7 crew accommodation.

3 The following on-board functions, when applicable, should also be taken into account:

- .1 ongoing training requirements for all personnel, including the operation and use of fire-fighting and emergency equipment, life-saving appliances and watertight closing arrangements;
- .2 specialized training requirements for particular types of ships;
- .3 provision of proper food and drinking water;
- .4 need to undertake emergency duties and responsibilities; and
- .5 need to provide training opportunities for entrant seafarers to allow them to gain the training and experience needed.

## ANNEX 2

### GUIDELINES FOR THE APPLICATION OF PRINCIPLES OF SAFE MANNING

#### 1 Introduction

1.1 These guidelines should be used in applying the principles of safe manning set out in Annex I to this resolution to ensure the safe operation of, and the prevention of pollution from, ships to which article III of the 1978 STCW Convention, as amended, applies.

1.2 The Administration may retain or adopt arrangements which differ from the provisions herein recommended and which are especially adapted to technical developments and to special types of ships and trades. However, at all times the Administration should satisfy itself that the detailed manning arrangements ensure a degree of safety at least equivalent to that established by these guidelines.

#### 2 Hours of work or rest

2.1 Every company is obliged to ensure that the master, officers and ratings do not work more hours than is safe in relation to the performance of their duties and the safety of the ship. The same responsibility is placed on the master in relation to the members of the ship's complement. Manning levels should be such as to ensure that the time and place available for taking rest periods are appropriate for achieving a good quality of rest. Further guidance about fitness for duty is contained in section B-VIII/1 of the STCW Code.

2.2 A record of the actual hours of work performed by the individual seafarer should be maintained on board, in order to verify that the minimum periods of rest required under relevant and applicable international instruments in force have been complied with.

#### 3 Determination of minimum safe manning levels

3.1 The purpose of determining the minimum safe manning level of a ship is to ensure that its complement includes the grades/capacities and number of persons required for the safe operation of the ship and the protection of the marine environment.

3.2 The minimum safe manning level of a ship should be established taking into account all relevant factors, including the following:

- .1 size and type of ship;
- .2 number, size and type of main propulsion units and auxiliaries;
- .3 construction and equipment of the ship;
- .4 method of maintenance used;
- .5 cargo to be carried;

- .6 frequency of port calls, length and nature of voyages to be undertaken;
- .7 trading area(s), waters and operations in which the ship is involved;
- .8 extent to which training activities are conducted on board; and
- .9 applicable work hour limits and/or rest requirements.

3.3 The determination of the minimum safe manning level of a ship should be based on performance of the functions at the appropriate level(s) of responsibility, as specified in the STCW Code, which include the following:

- .1 navigation, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
  - .1 plan and conduct safe navigation;
  - .2 maintain a safe navigational watch in accordance with the requirements of the STCW Code;
  - .3 manoeuvre and handle the ship in all conditions; and
  - .4 moor and unmoor the ship safely;
- .2 cargo handling and stowage, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
  - .1 plan, monitor and ensure safe loading, stowage, securing, care during the voyage and unloading of cargo to be carried on the ship;
- .3 operation of the ship and care for persons on board, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
  - .1 maintain the safety and security of all persons on board and keep life-saving, fire-fighting and other safety systems in operational condition;
  - .2 operate and maintain all watertight closing arrangements;
  - .3 perform operations, as appropriate, to muster and disembark all persons on board;
  - .4 perform operations, as appropriate, to ensure protection of the marine environment;
  - .5 provide for medical care on board the ship; and
  - .6 undertake administrative tasks required for the safe operation of the ship;
- .4 marine engineering, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:

- .1 operate and monitor the ship's main propulsion and auxiliary machinery and evaluate the performance of such machinery;
- .2 maintain a safe engineering watch in accordance with the requirements of the STCW Code;
- .3 manage and perform fuel and ballast operations; and
- .4 maintain safety of the ship's engine equipment, systems and services;
- .5 electrical, electronic and control engineering, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
  - .1 operate the ship's electrical and electronic equipment; and
  - .2 maintain the safety of the ship's electrical and electronic systems;
- .6 radiocommunications, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
  - .1 transmit and receive information using the radio equipment of the ship;
  - .2 maintain a safe radio watch in accordance with the requirements of the ITU Radio Regulations and the 1974 SOLAS Convention, as amended; and
  - .3 provide radio services in emergencies;
- .7 maintenance and repair, comprising the tasks, duties and responsibilities required to:
  - .1 carry out maintenance and repair work to the ship and its machinery, equipment and systems, as appropriate to the method of maintenance and repair used.

3.4 In addition to the factors and functions in paragraphs 3.2 and 3.3, the determination of the minimum safe manning level should also take into account:

- .1 the management of the safety functions of a ship at sea when not under way;
- .2 except in ships of limited size, the provision of qualified deck officers to ensure that it is not necessary for the master to keep regular watches by adopting a three-watch system;
- .3 except in ships of limited propulsion power or operating under provisions for unattended machinery spaces, the provision of qualified engineer officers to ensure that it is not necessary for the chief engineer to keep regular watches by adopting a three-watch system;

- .4 the maintenance of applicable occupational health and hygiene standards on board; and
- .5 the provision of proper food and drinking water for all persons on board, as required.

3.5 In determining the minimum safe manning level of a ship, consideration should also be given to:

- .1 the number of qualified and other personnel required to meet peak workload situations and conditions, with due regard to the number of hours of shipboard duties and rest periods assigned to seafarers; and
- .2 the capability of the master and the ship's complement to co-ordinate the activities necessary for the safe operation of the ship and the protection of the marine environment.

#### **4 Responsibilities of companies**

4.1 The Administration may require the company responsible for the operation of the ship to prepare and submit its proposal for the minimum safe manning level of a ship in accordance with a form specified by the Administration.

4.2 In preparing a proposal for the minimum safe manning level of a ship, the company should apply the principles, recommendations and guidelines contained in this resolution and should be required to:

- .1 make an assessment of the tasks, duties and responsibilities of the ship's complement required for its safe operation, for protection of the marine environment, and for dealing with emergency situations;
- .2 make an assessment of numbers and grades/capacities in the ship's complement required for its safe operation, for protection of the marine environment, and for dealing with emergency situations;
- .3 prepare and submit to the Administration a proposal for the minimum safe manning level based upon the assessment of the numbers and grades/capacities in the ship's complement required for its safe operation and for protection of the marine environment, justifying the proposal by explaining how the proposed ship's complement will deal with emergency situations, including the evacuation of passengers, where necessary;
- .4 ensure that the minimum safe manning level is adequate at all times and in all respects, including meeting peak workload situations, conditions and requirements, and is in accordance with the principles, recommendations and guidelines contained in this resolution; and

.5 prepare and submit to the Administration a new proposal for the minimum safe manning level of a ship in the case of changes in trading area(s), construction, machinery, equipment or operation and maintenance of the ship, which may affect the safe manning level.

## 5 Approval by the Administration

5.1 A proposal for the minimum safe manning level of a ship submitted by a company to the Administration should be evaluated by the Administration to ensure that:

- .1 the proposed ship's complement contains the number and grades/capacities of personnel to fulfil the tasks, duties and responsibilities required for the safe operation of the ship, for protection of the marine environment and for dealing with emergency situations; and
- .2 the master, officers and other members of the ship's complement are not required to work more hours than is safe in relation to the performance of their duties and the safety of the ship and that the requirements for work and rest hours, in accordance with applicable national regulations, can be complied with.

5.2 The Administration should require a company to amend a proposal for the minimum safe manning level of a ship if, after evaluation of the original proposal submitted by the company, the Administration is unable to approve the proposed composition of the ship's complement.

5.3 The Administration should only approve a proposal for the minimum safe manning level of a ship and issue accordingly a minimum safe manning document if it is fully satisfied that the proposed ship's complement is established in accordance with the principles, recommendations and guidelines contained in this resolution, and is adequate in all respects for the safe operation of the ship and for the protection of the marine environment.

5.4 The Administration may withdraw the minimum safe manning document of a ship if the company fails to submit a new proposal for the ship's minimum safe manning level when changes in trading area(s), construction, machinery, equipment or operation and maintenance of the ship have taken place which affect the minimum safe manning level.

5.5 The Administration should review and may withdraw, as appropriate, the minimum safe manning document of a ship which persistently fails to be in compliance with rest hours requirements.

## ANNEX 3

**GUIDANCE ON CONTENTS AND MODEL FORM OF  
MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT**

1 The following information should be included in the minimum safe manning document issued by the Administration specifying the minimum safe manning level:

- .1 a clear statement of the ship's name, port of registry, distinctive number or letters, IMO number, gross tonnage, main propulsion power, type and trading area and whether or not the machinery space is unattended;
- .2 a table showing the number and grades/capacities of the personnel required to be carried, together with any special conditions or other remarks;
- .3 a formal statement by the Administration that, in accordance with the principles and guidelines set out in Annexes 1 and 2, the ship named in the document is considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel shown in the document, subject to any special conditions stated therein;
- .4 a statement as to any limitations on the validity of the document by reference to particulars of the individual ship and the nature of service upon which it is engaged; and
- .5 the date of issue and any expiry date of the document together with a signature for and the seal of the Administration.

2 It is recommended that the minimum safe manning document be drawn up in the form corresponding to the model given in the appendix to this Annex. If the language used is not English, the information given should include a translation into English.

APPENDIX

MODEL FORM OF MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of regulation V/13(b) of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

.....  
(name of the State)

by .....  
(Administration)

*Particulars of ship\**

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

IMO number .....

Port of registry .....

Gross tonnage:

National .....

International Tonnage Convention, 1969 .....

Main propulsion power (kW) .....

Type of ship .....

Periodically unattended machinery space yes/no

\* Alternatively the particulars of the ship may be placed horizontally.

Trading area\*\*

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

Grade/capacity	Certificate (STCW regulation)	Number of persons

Special requirements or conditions, if any:

Issued at ..... on the ..... day of .....  
(month and year)

Date of expiry (if any) .....

(Seal of the Administration)

.....  
(Signature for and on behalf of the Administration)

\*\* Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description or map of the trading area should be included in the document.



ASSEMBLY  
23rd session  
Agenda item 17

A 23/Res.955  
26 February 2004  
Original: ENGLISH

**Resolution A.955(23)**

**Adopted on 5 December 2003  
(Agenda item 17)**

**AMENDMENTS TO THE PRINCIPLES OF SAFE MANNING  
(RESOLUTION A.890(21))**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO resolution A.890(21) by which it adopted principles of safe manning to provide for, *inter alia*, the issue of an appropriate safe manning document or equivalent, as evidence of minimum safe manning pursuant to the provisions of regulation V/14\* of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended;

NOTING that safe manning is a function of the number of qualified and experienced seafarers necessary for the safety and security of the ship, crew, passengers, cargo and property and for the protection of the marine environment,

RECOGNIZING the importance of the requirements of the pertinent IMO instruments as well as those adopted by ILO, ITU and WHO relevant to maritime safety, security and protection of the marine environment,

MINDFUL of the provisions of SOLAS chapter XI-2 and the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code relating to the security of ships and port facilities,

BELIEVING that international acceptance of broad principles as a framework for administrations to determine the safe manning of ships would materially enhance maritime safety, security and protection of the marine environment,

---

\* Resolution A.890(21) was adopted on 25 November 1999 and, at that time, regulation V/13 was the relevant regulation in the 1974 SOLAS Convention. Subsequently, on 5 December 2000, the Maritime Safety Committee adopted, through resolution MSC.99(73), amendments to the 1974 SOLAS Convention which replaced the then existing chapter V. These amendments entered into force on 1 July 2002. As a consequence the relevant regulation is now regulation V/14.

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.
--

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its seventy-seventh session,

1. ADOPTS the amendments to annexes 1 and 2 to resolution A.890(21), concerning principles of safe manning, set out in the annex to the present resolution;
2. RECOMMENDS that Governments, in establishing the minimum safe manning levels for ships flying their countries' flag, also take into account the annexed amendments;
3. REQUESTS the Maritime Safety Committee to keep this resolution under review.

ANNEX

**AMENDMENTS TO ANNEXES 1 AND 2 TO RESOLUTION A.890(21)**

ANNEX 1

**PRINCIPLES OF SAFE MANNING**

1 In paragraph 1, the word “and” at the end of subparagraph .1.7 is deleted and the following new subparagraph .1.9 is inserted after the existing subparagraph .1.8:

“.1.9 operate in accordance with the approved Ship’s Security Plan; and”

ANNEX 2

**GUIDELINES FOR THE APPLICATION OF  
PRINCIPLES OF SAFE MANNING**

2 The existing text of paragraph 1.1 is replaced by the following:

“1.1 These guidelines should be used in applying the principles of safe manning set out in Annex I to this resolution to ensure the safe operation of, and the prevention of pollution from, ships to which article III of the 1978 STCW Convention, as amended, applies and to ensure the security of ships to which chapter XI-2 of 1974 SOLAS Convention, as amended, applies.”

3 The existing text of paragraph 3.1 is replaced by the following:

“3.1 The purpose of determining the minimum safe manning level of a ship is to ensure that its complement includes the grades/capacities and number of persons required for the safe operation and the security of the ship and for the protection of the marine environment.”

4 The word “and” at the end of paragraph 3.2.8 is deleted.

5 The full stop at the end of paragraph 3.2.9 is deleted and the following text is inserted: “; and”.

6 In paragraph 3.2, the following new subparagraph .10 is added after the existing paragraph .9:

“.10 the provisions of the approved Ship’s Security Plan.”

7 The existing text of subparagraph .6 of paragraph 3.3.3 is replaced by the following:

“.6 undertake administrative tasks required for the safe operation and the security of the ship;”

8 The existing text of subparagraph .2 of paragraph 3.5 is replaced by the following:

“.2 the capability of the master and the ship's complement to co-ordinate the activities necessary for the safe operation and for the security of the ship and for the protection of the marine environment.”

9 The existing texts of subparagraphs .1 to .3 of paragraph 4.2 are replaced by the following:

- “.1 make an assessment of the tasks, duties and responsibilities of the ship's complement required for its safe operation, for its security, for protection of the marine environment, and for dealing with emergency situations;
- “.2 make an assessment of numbers and grades/capacities in the ship's complement required for its safe operation, for its security, for protection of the marine environment, and for dealing with emergency situations;
- “.3 prepare and submit to the Administration a proposal for the minimum safe manning level based upon the assessment of the numbers and grades/capacities in the ship's complement required for its safe operation, for its security and for protection of the marine environment, justifying the proposal by explaining how the proposed ship's complement will deal with emergency situations, including the evacuation of passengers, where necessary;”

10 The existing text of subparagraph .1 of paragraph 5.1 is replaced by the following:

“.1 the proposed ship's complement contains the number and grades/capacities of personnel to fulfil the tasks, duties and responsibilities required for the safe operation of the ship, for its security, for protection of the marine environment and for dealing with emergency situations; and “

11 The existing text of paragraph 5.3 is replaced by the following:

“5.3 The Administration should only approve a proposal for the minimum safe manning level of a ship and issue accordingly a minimum safe manning document if it is fully satisfied that the proposed ship's complement is established in accordance with the principles, recommendations and guidelines contained in this resolution, and is adequate in all respects for the safe operation and the security of the ship and for the protection of the marine environment.”

---

**PROPOSTA DI TABELLA MINIMA DI ARMAMENTO  
AI FINI DELLA SICUREZZA**

<b>Grado/Funzione <i>Grade/Capacity</i></b>	<b>Certificato (Regola STCW)  (Codice della Navigazione e relativo regolamento d'esecuzione)</b>	<b>NUMERO</b>
Comandante / <i>Master</i>		
Ufficiali di Coperta / (se presenti, specificare aggiungendo righe ove necessario)		
Direttore di Macchina / <i>Chief Engineer</i>		
Ufficiali di Macchina / (se presenti, specificare aggiungendo righe ove necessario)		
Altro personale di coperta (se presenti, specificare aggiungendo righe ove necessario)		
Altro personale di macchina (se presenti, specificare aggiungendo righe ove necessario)		
Personale di camera / cucina (se presenti, specificare aggiungendo righe ove necessario)		
Altro personale (se presenti, specificare aggiungendo righe ove necessario)		
<b>Totale Numero di persone / <i>Total Number of persons</i></b>		

MARCA  
DA BOLLO

TABELLA MINIMA DI SICUREZZA  
*MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT*



N. \*\*\*/010-A

Rilasciato secondo le disposizioni della regola V/14.2 della  
CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN  
MARE, 1974 come emendata

*Issued under the provision of regulation V/14.2 of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF THE LIFE AT SEA, 1974, as amended*

sotto l'Autorità del Governo della  
*under the authority of the Government of*

**REPUBBLICA ITALIANA**  
*ITALIAN REPUBLIC*

da **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto  
by *Ministry of Infrastructure and Transport*  
*Italian Coast Guard Headquarters*

**PARTICOLARITA' DELLA NAVE:**

Particulars of ship

**Nome della nave**

*Name of ship*

**Nominativo internazionale**

*Call sign*

**Numero IMO**

*IMO number*

**Porto e numero d'immatricolazione**

*Port and number of registry*

**Stazza Internazionale**

*International Tonnage Convention, 1969*

**Potenza apparato motore**

*Main propulsion power*

**Tipo di nave**

*Type of the ship*

**Locale apparato motore periodicamente non  
presidiato**

*Periodically Unattended machinery space (U.M.S.)*

**Tipo di navigazione**



REPUBBLICA ITALIANA  
ITALIAN REPUBLIC

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Ministry of Infrastructure and Transport  
Italian Coast Guard Headquarters

Area operativa: Navigazione (Illimitata o Limitata)  
Trading Area: (Unrestricted or Restricted) navigation

La nave menzionata in questo documento è considerata armata in sicurezza se, in navigazione, trasporta il numero di persone aventi il grado/qualifica indicati nelle tavole sottostanti.

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

Grado/Funzione Grade/Capacity	Certificato (Regola STCW) Certificate (STCW Regulation)	Area operativa Trading Area	
		Navigazione illimitata Unrestricted navigation	Navigazione limitata (1) Restricted navigation
Comandante / Master	II/2		
Primo Ufficiale di Coperta / Chief Mate	II/2		
Ufficiale di Navigazione / Deck Officier	II/1		
Direttore di Macchina / Chief Engineer	III/3		
Primo Ufficiale di Macchina / 2 <sup>nd</sup> Engineer	III/3		
Ufficiale di Macchina / Engine Officer	III/1		
Operatore GMDSS / GMDSS Operator	IV/2 – VI/1	1 <sup>(2)</sup>	1 <sup>(2)</sup>
Nostromo / Boatswain	II/4		
Marinaio / Able Seaman	II/4		
Mozzo / Deck Boy	VI/1		
Operaio Meccanico / Fitter	III/4 <sup>(3)</sup> - VI/1		
Elettricista / Electrician	VI/1		
Giovanotto di Macchina / Engine Boy	VI/1		
Cuoco equipaggio / Crew Cook	VI/1		
<b>Totale Numero di persone / Total Number of persons</b>			

Eventuali requisiti o condizioni / *Special requirements or conditions, if any:*

1. Navigazione limitata al Mar Mediterraneo, Mar Nero, Mar d' Azov e fuori dagli stretti fino a Huelva, Casablanca e Kosseir;  
*Restricted Navigation in Mediterranean Sea, Black Sea, Azov Sea and outside of the straits up to Huelva, Casablanca and Kosseir;*
2. La presenza dell'Operatore dedicato GMDSS non è richiesta a condizione che in ciascun turno di guardia sia presente un Ufficiale in possesso del Certificato di cui alla Regola IV/2 della Convenzione STCW 78/95;  
*Dedicated GMDSS radio operator not required if, as a minimum, deck officers in charge of navigational watch hold GMDSS operator certificate in compliance with regulation IV/2 of STCW Convention 78-95;*
3. Qualora impegnato in servizi di guardia.  
*If the seafarer is forming part of a watch.*

A bordo dovranno esserci marittimi in possesso del Certificato di cui alla Regola VI/2 della Convenzione STCW 78/95, secondo il numero previsto dalla Convenzione SOLAS, Capitolo III, Regola 10;

*There shall be a sufficient number of crew members, who may be deck officers or certificated persons, on board for operating the survival craft and launching arrangements required for abandonment by the total number of person on board according to the number expected by SOLAS Convention, Chapter III, Regulation 10;*

Un marittimo di categoria inferiore può essere sostituito da un altro di categoria superiore.  
*All personnel shall be licensed in the grade listed or the grade above.*

Rilasciato a / *Issued at Roma* il (gg/mm/aaaa) / *on the (day/month/year)* \_\_\_\_\_

Data di scadenza/*Date of expiry* il (gg/mm/aaaa) / *on the (day/month/year)* \_\_\_\_\_

<b>TIMBRO SEAL</b>	Autorità Competente <i>Competent Authority</i>	Firma per conto dell'Amministrazione <i>Signature for and on behalf of the Administration</i>
------------------------	---	--



N. \*\*\*/010-B

**REPUBBLICA ITALIANA**  
**ITALIAN REPUBLIC**

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

*Ministry of Infrastructure and Transport*

*Italian Coast Guard Headquarters*

Reparto VI – Sicurezza della Navigazione

*Safety Department*

**ADDENDUM ALLA TABELLA MINIMA DI SICUREZZA n. \*\*\*/\*\*\*-A**

Note per l'Amministrazione Marittima:

La nave sarà armata secondo quanto previsto dalla legge n. 30/98 – art. 2 comma 1 lettera \_\_\_\_\_ ed i requisiti di nazionalità saranno quelli previsti dal combinato disposto della suddetta legge e l'art. 318 del Codice della Navigazione. In particolare \_\_\_\_\_ [....specificazione caso per caso]  
salvo la possibilità di derogare a quanto sopra secondo accordi sindacali.

Remarks for the Italian Maritime Administration:

*The Vessel shall be manned in compliance with Law n. 30/98 art. 2 sub 1 letter \_\_\_\_\_ and national requirements shall be those as provided by the above mentioned law and by art. 318 of Italian Navigation Code. In particular \_\_\_\_\_ unless the possibility of exceptions, as mentioned above, according to trade union agreements..*

Rilasciato a / Issued at **Roma** il (gg/mm/aaaa) / on the (day/month/year)\_\_\_\_\_

Data di scadenza/Date of expiry il (gg/mm/aaaa) / on the (day/month/year)\_\_\_\_\_

TIMBRO <i>SEAL</i>	Autorità Competente <i>Competent Authority</i>	Firma per conto dell'Amministrazione <i>Signature for and on behalf of the Administration</i>

**RACCOLTA DELLA NORMATIVA  
INTERNAZIONALE, COMUNITARIA E  
NAZIONALE INERENTE LA DETERMINAZIONE  
DELLE TABELLE MINIME DI SICUREZZA  
DELLE NAVI MERCANTILI E DA PESCA  
NAZIONALI**

**ai sensi della Risoluzione IMO A.973 (24)**

**PARTE A - NORMATIVA INTERNAZIONALE**

UNITA' DA TRAFFICO

<b>1. CONVENZIONE SOLAS, CAPITOLO III REGOLA 10, 26.3.3 E 37, CAPITOLO IV REGOLA IV/16, CAPITOLO XI-2 "SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY" .....</b>	<b>3</b>
A. REGULATION III/10 MANNING OF SURVIVAL CRAFT AND SUPERVISION.....	4
B. REGULATION III/26.3.3 FAST RESCUE BOATS .....	4
C. REGULATION III/37 – MUSTER LIST AND EMERGENCY INSTRUCTIONS .....	4
D. REGULATION IV/16 RADIO PERSONNEL .....	4
E. CAPITOLO XI-2 "SECURITY" (VEDI ANCHE REGOLAMENTO 725/2004/CE) – ISPS CODE "PART B"- 4.28 .....	5
<b>2. CONVENZIONE STCW 78/95 (VEDI ANCHE DPR 9 MAGGIO 2001 N. 324).....</b>	<b>5</b>
A. REGULATION VIII/1 FITNESS FOR DUTY .....	6
B. REGULATION VIII/2 WATCHKEEPING ARRANGEMENTS AND PRINCIPLES TO BE OBSERVED .....	6
C. SECTION B – REGULATION VIII/2 PART 3.1 GUIDANCE ON KEEPING A NAVIGATIONAL WATCH .....	6
D. SECTION B – REGULATION VIII/2 PART 3.2 GUIDANCE ON KEEPING AN ENGINEERING WATCH .....	7
E. SECTION B – REGULATION VIII/2 PART 3.3 GUIDANCE ON KEEPING A RADIO WATCH .....	8

<b>3. CONVENZIONE MARPOL ANNESSO I REGOLA 26 .....</b>	<b>9</b>
A. REGULATION 26 SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN .....	9
<b>4. INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH SPEED CRAFT 2000 .....</b>	<b>9</b>
A. 4.8.2 – PROCEDURE DI EVACUAZIONE .....	10
B. 14.16 - PERSONALE RADIO.....	10
C. 18.1.3 – CONTROLLO OPERATIVO DEL MEZZO .....	10
D. 18.4 – CONDUZIONE E CONTROLLO DEI MEZZI DI SALVATAGGIO.....	11

### UNITA' DA PESCA

<b>5. CONVENZIONE TORREMOLINOS.....</b>	<b>11</b>
A. CAP 8 REGOLA 2.....	11
B. CAP 9 REGOLA 11 .....	12
C. CAP 9 REGOLA 15.....	13

## PARTE B NORMATIVA COMUNITARIA E NAZIONALE

### 6. D. LGS. 27 LUGLIO 1999, N. 271 ADEGUAMENTO DELLA NORMATIVA SULLA SICUREZZA E SALUTE DEI LAVORATORI MARITTIMI A BORDO DELLE NAVI MERCANTILI E DA PESCA NAZIONALI .....13

A. ART 2. CAMPO DI APPLICAZIONE. ....	13
B. ART. 5. MISURE GENERALI DI TUTELA. ....	14
C. ART. 6. OBBLIGHI DELL'ARMATORE E DEL COMANDANTE. ....	15
D. ART. 11. ORARIO DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI MERCANTILI E DA PESCA, COME MODIFICATO DALL' ART. 3 DEL D.LGS 27 MAGGIO 2005, N. 108 .....	16
E. ART. 12. SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE - CRITERI GENERALI.....	16
F. ALLEGATO 1 (RIF. ART. 6 COMMA 5 LETTERA D) FATTORI DI FATICA .....	16

### 7. DPR 9 MAGGIO 2001, N. 324 REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELLE DIRETTIVE 94/58/CE E 98/35/CE RELATIVE AI REQUISITI MINIMI DI FORMAZIONE DELLA GENTE DI MARE.....18

A. ARTICOLO 12 - SERVIZIO DI GUARDIA (RIF. REG. VIII/1 E VIII/2 DELLA CONV. STCW).....	18
--	----

### 8. DECRETO LEGISLATIVO 27 MAGGIO 2005, N. 108 "ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 1999/63/CE RELATIVA ALL'ACCORDO SULL'ORGANIZZAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO GENTE DI MARE".....19

A. ART. 1 OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE .....	19
B. ART. 3. ORARIO DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI MERCANTILI.....	19
C. ART. 6 DEFINIZIONIE DELLE TABELLE DI ARMAMENTO IN RELAZIONE ALL'ORARIO DI LAVORO .....	19

### 9. D.P.R. 8 NOVEMBRE 1991, N. 435 REGOLAMENTO DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE.....21

A. LIBRO IV - ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI SICUREZZA E NORME SULLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE.....	21
10. D.P.R. 18 APRILE 2006, N. 231 REGOLAMENTO RECANTE DISCIPLINA DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE, A NORMA DELL'ARTICOLO 2, COMMA 4, DEL DECRETO LEGISLATIVO 19 DICEMBRE 2002, N. 297 .....	28

## **PARTE A**

### **NORMATIVA INTERNAZIONALE**

#### **UNITA' DA TRAFFICO**

##### **1. CONVENZIONE SOLAS, Capitolo III Regola 10, 26.3.3, 37, Capitolo IV Regola IV/16, ISPS CODE "Part B"- 4.28**

###### **a) Regulation III/10 manning of survival craft and supervision**

- 1 This regulation applies to all ships.
- 2 There shall be a sufficient number of trained persons on board for mustering and assisting untrained persons.
- 3 There shall be a sufficient number of crew members, who may be deck officers or certificated persons, on board for operating the survival craft and launching arrangements required for abandonment by the total number of persons on board.
- 4 A deck officer or certificated person shall be placed in charge of each survival craft to be used. However, the Administration, having due regard to the nature of the voyage, the number of persons on board and the characteristics of the ship, may permit persons practised in the handling and operation of liferafts to be placed in charge of liferafts in lieu of persons qualified as above. A second-in-command shall also be nominated in the case of lifeboats.
- 5 The person in charge of the survival craft shall have a list of the survival craft crew and shall see that the crew under his command are acquainted with their duties. In lifeboats the second -in-command shall also have a list of the lifeboat crew.
- 6 Every motorized survival craft shall have a person assigned who is capable of operating the engine and carrying out minor adjustments.

7 The master shall ensure the equitable distribution of persons referred to in paragraphs 2, 3 and 4 among the ship's survival craft.

**b) Regulation III-26.3.3 fast rescue boats**

3.3 At least two crews of each fast rescue boat shall be trained and drilled regularly having regard to the Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code and recommendations adopted by the Organization,\*\* including all aspects of rescue, handling, manoeuvring, operating these craft in various conditions, and righting them after capsise.

**c) Regulation III/37 - Muster list and emergency instructions**

1 The muster list shall specify details of the general emergency alarm and public address system prescribed by section 7.2 of the Code and also action to be taken by crew and passengers when this alarm is sounded. The muster list shall also specify how the order to abandon ship will be given.

2 Each passenger ship shall have procedures in place for locating and rescuing passengers trapped in their staterooms.

3 The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew including:

1. closing of the watertight doors, fire doors, valves, scuppers, sidescuttles, skylights, portholes and other similar openings in the ship;
2. equipping of the survival craft and other life-saving appliances;
3. preparation and launching of survival craft;
4. general preparation of other life-saving appliances;
5. muster of passengers;
6. use of communication equipment;
7. manning of fire parties assigned to deal with fires; and
8. special duties assigned in respect to the use of fire-fighting equipment and installations.

4 The muster list shall specify which officers are assigned to ensure that life-saving and fire appliances are maintained in good condition and are ready for immediate use.

5 The muster list shall specify substitutes for key persons who may become disabled, taking into account that different emergencies may call for different actions.

6 The muster list shall show the duties assigned to members of the crew in relation to passengers in case of emergency. These duties shall include:

1. warning the passengers;
2. seeing that they are suitably clad and have donned their lifejackets correctly;
3. assembling passengers at muster stations;
4. keeping order in the passageways and on the stairways and generally controlling the movements of the passengers; and
5. ensuring that a supply of blankets is taken to the survival craft.

7 The muster list shall be prepared before the ship proceeds to sea. After the muster list has been prepared, if any change takes place in the crew which necessitates an alteration in the muster list, the master shall either revise the list or prepare a new list.

8 The format of the muster list used on passenger ships shall be approved.

**d) Regulation IV/16 Radio personnel**

**1** Every ship shall carry personnel qualified for distress and safety radiocommunication purposes to the satisfaction of the Administration\*. The personnel shall be holders of certificates specified in the Radio Regulations as appropriate, any one of whom shall be designated to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents.

**2** The paragraph applies from 1 July 1997. In passenger ships, at least one person qualified in accordance with paragraph 1 shall be assigned to perform only radiocommunication duties during distress incidents.

\* Refer to resolution A.703(17) concerning training of radio personnel in the global maritime distress and safety system.

#### e) ***ISPS CODE “Part B”- 4.28***

Nello stabilire la tabella di armamento minima per la sicurezza di una nave l'amministrazione deve tenere conto del fatto che le disposizioni riguardanti la tabella di armamento minima stabilita dalla regola V/14 riguardano esclusivamente la sicurezza durante la navigazione. L'amministrazione deve tener conto anche dell'organico supplementare reso necessario dall'applicazione del piano di sicurezza della nave e fare in modo che questa disponga di un equipaggio sufficiente ed efficiente. A tale riguardo, l'amministrazione deve accertare che le navi siano in grado di applicare la normativa nazionale sull'orario di lavoro e di riposo, nel quadro dei compiti di bordo affidati ai diversi membri dell'equipaggio.

### **2. CONVENZIONE STCW 78/95 (vedi anche DPR 9 maggio 2001 n. 324)**

#### a) ***Regulation VIII/1 Fitness for duty***

Each Administration shall, for the purpose of preventing fatigue:

- .1 establish and enforce rest periods for watchkeeping personnel; and
- .2 require that watch systems are so arranged that the efficiency of all watchkeeping personnel is not impaired by fatigue and that duties are so organized that the first watch at the commencement of a voyage and subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

#### b) ***Regulation VIII/2 Watchkeeping arrangements and principles to be observed***

1 Administrations shall direct the attention of companies, masters, chief engineer officers and all watchkeeping personnel to the requirements, principles and guidance set out in the STCW Code which shall be observed to ensure that a safe continuous watch or watches appropriate to the prevailing circumstances and conditions are maintained in all seagoing ships at all times.

2 Administrations shall require the master of every ship to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe watch or watches, taking into account the prevailing circumstances and conditions and that, under the master's general direction:

- .1 officers in charge of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty, when they shall be physically present on the navigating bridge or in a directly associated location such as the chartroom or bridge control room at all times;

- .2 radio operators are responsible for maintaining a continuous radio watch on appropriate frequencies during their periods of duty;
- .3 officers in charge of an engineering watch, as defined in the STCW Code and under the direction of the chief engineer officer, shall be immediately available and on call to attend the machinery spaces and, when required, shall be physically present in the machinery space during their periods of responsibility; and
- .4 an appropriate and effective watch or watches are maintained for the purpose of safety at all times, while the ship is at anchor or moored and, if the ship is carrying hazardous cargo, the organization of such watch or watches takes full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions prevailing on board, afloat or ashore.

**c) Section B – Regulation VIII/2 Part 3.1 Guidance on Keeping a Navigational Watch**

**Introduction**

2 Particular guidance may be necessary for special types of ships as well as for ships carrying hazardous, dangerous, toxic or highly flammable cargoes. The master should provide this operational guidance as appropriate.

3 It is essential that officers in charge of the navigational watch appreciate that the efficient performance of their duties is necessary in the interests of the safety of life and property at sea and of preventing pollution of the marine environment.

**Bridge resource management**

4 Companies should issue guidance on proper bridge procedures, and promote the use of checklists appropriate to each ship taking into account national and international guidance.

5 Companies should also issue guidance to masters and officers in charge of the navigational watch on each ship concerning the need for continuously reassessing how bridge-watch resources are being allocated and used, based on bridge resource management principles such as the following:

.1 a sufficient number of qualified individuals should be on watch to ensure all duties can be performed effectively;

.2 all members of the navigational watch should be appropriately qualified and fit to perform their duties efficiently and effectively or the officer in charge of the navigational watch should take into account any limitation in qualifications or fitness of the individuals available when making navigational and operational decisions;

.3 duties should be clearly and unambiguously assigned to specific individuals, who should confirm that they understand their responsibilities;

.4 tasks should be performed according to a clear order of priority;

.5 no member of the navigational watch should be assigned more duties or more difficult tasks than can be performed effectively,

.6 individuals should be assigned at all times to locations at which they can most efficiently and effectively perform their duties, and individuals should be reassigned to other locations as circumstances may require;

.7 members of the navigational watch should not be assigned to different duties, tasks or locations until the officer in charge of the navigational watch is certain that the adjustment can be accomplished efficiently and effectively,

.8 instruments and equipment considered necessary for effective performance of duties should be readily available to appropriate members of the navigational watch;

- .9 communications among members of the navigational watch should be clear, immediate, reliable, and relevant to the business at hand;
- .10 non-essential activity and distractions should be avoided, suppressed or removed;
- .11 all bridge equipment should be operating properly and if not, the officer in charge of the navigational watch should take into account any malfunction which may exist in making operational decisions;
- .12 all essential information should be collected, processed and interpreted, and made conveniently available to those who require it for the performance of their duties;
- .13 non-essential materials should not be placed on the bridge or any work surface; and
- .14 members of the navigational watch should at all times be prepared to respond efficiently and effectively to changes in circumstances.

***d) Section B – Regulation VIII/2 Part 3.2 Guidance on Keeping an Engineering Watch***

- 6. Particular guidance may be necessary for special types of propulsion systems or ancillary equipment and for ships carrying hazardous, dangerous, toxic or highly flammable materials or other special types of cargo. The chief engineer officer should provide this operational guidance as appropriate.
- 7. It is essential that officers in charge of the engineering watch appreciate that the efficient performance of engineering watchkeeping duties is necessary in the interest of the safety of life and property at sea and of preventing pollution of the marine environment.

**8. Engine-room resource management**

- 8-1 Companies should issue guidance on proper engine-room procedures and promote the use of check lists appropriate to each ship, taking into account national and international guidance.
- 8-2 Companies should also issue guidance to chief engineers and officers in charge of the engineering watch, manned or unmanned, on each ship concerning the need for continuously reassessing how engineering watch resources are being allocated and used based on engine-room resource management principles such as the following:

  - .1 a sufficient number of qualified individuals should be on watch to ensure all duties can be performed effectively;
  - .2 all members of the engineering watch should be appropriately qualified and fit to perform their duties efficiently and effectively or the officer in charge of the engineering watch should take into account any limitation in qualifications or fitness of the individuals available when making engineering and operational decisions;
  - .3 duties should be clearly and unambiguously assigned to specific individuals, who should confirm that they understand their responsibilities;
  - .4 tasks should be performed in a clear order of priority;
  - .5 no member of the engineering watch should be assigned more duties or more difficult tasks than can be performed effectively;
  - .6 individuals should be assigned at all times to locations at which they can most efficiently and effectively perform their duties, and individuals should be reassigned to other locations as circumstances may require;
  - .7 members of the engineering watch should not be assigned to different tasks or locations until the officer in charge of the engineering watch is certain that adjustments can be accomplished efficiently and effectively;
  - .8 instruments and equipment considered necessary for effective performance of duties should be readily available to appropriate members of the engineering watch;

- .9 communications among members of the engineering watch and between members of the engineering and navigational watches should be clear, immediate, reliable and relevant to the business at hand;
- .10 non-essential activity and distractions should be avoided, suppressed or removed;
- .11 all engine-room equipment should be operating properly and, if not, the officer in charge of the engineering watch should take into account any malfunction or inoperable equipment due to maintenance, which may exist when making operational decisions;
- .12 all essential information should be collected, processed and interpreted and made conveniently available to all for the performance of their duties;
- .13 non-essential materials should not be placed so as to hinder engine-room operations;
- .14 members of the engineering watch should at all times be prepared to respond efficiently and effectively to changes in circumstances;
- .15 clear and effective data monitoring to identify possible areas of concern in equipment or systems should be ensured so as to prevent breakdowns/accidents/incidents; and
- .16 effective methods of cross-checking information, data and indications should be developed to obviate the need for total reliance on any specific type of equipment, system or component..

**e) Section B – Regulation VIII/2 Part 3.3 Guidance on Keeping a Radio Watch**

**Part 3-3 - Guidance on Keeping a Radio Watch**

**General**

9 Among other things, the Radio Regulations require that each ship radio station is licensed, is under the ultimate authority of the master or other person responsible for the ship and is only operated under the control of adequately qualified personnel. The Radio Regulations also require that a distress alert shall only be sent on the authority of the master or other person responsible for the ship.

10 The master should bear in mind that all personnel assigned responsibility for sending a distress alert must be instructed with regard to, be knowledgeable of, and be able to operate properly, all radio equipment on the ship as required by regulation I/14, paragraph 1.4. This should be recorded in the deck or radio logbook.

**Watchkeeping**

11 In addition to the requirements concerning radiowatchkeeping, the master of every seagoing ship should ensure that:

- .1 the ship's radio station is adequately manned for the purpose of exchanging general communications - in particular public correspondence, taking into account the constraints imposed by the duties of those authorized to operate it; and
- .2 the radio equipment provided on board and, where fitted, the reserve sources of energy, are maintained in an efficient working condition.

12 Necessary instruction and information on use of radio equipment and procedures for distress and safety purposes should be given periodically to all relevant crew members by the person designated in the muster list to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents. This should be recorded in the radio log.

13 The master of every ship not subject to the SOLAS Convention should require that radio watchkeeping is adequately maintained as determined by the Administration, taking into account the Radio Regulations.

### 3. CONVENZIONE MARPOL Annesso I Regola 26

#### a) *Regulation 26 Shipboard oil pollution emergency plan Regola 26 – Piano d'emergenza antinquinamento*

(1) Ogni petroliera avente stazza linda pari o superiore a 150 GT e ogni unità diversa dalle navi petroliere di stazza pari o superiore a 400 GT deve essere dotata di un piano d'emergenza antinquinamento approvato dall' Amministrazione.

(Nel caso in cui l'unità sia stata costruita prima del 4 aprile 1993, la suddetta disposizione dovrà applicarsi 24 mesi dopo detta data).

Detto piano deve soddisfare i requisiti sviluppati dall' IMO (secondo la Risoluzione MEPC.47(31) e successivi emendamenti) e deve essere scritto nella lingua di lavoro di bordo.

Il piano deve contenere:

- (a) le procedure che devono essere seguite dal Comandante o da altro personale debitamente incaricato, al fine di rapportare l'eventuale incidente relativo all'inquinamento, così come richiesto nell' art. 8 e dal Protocollo I della presente Convenzione, sulla base delle linee guida sviluppate dall' IMO (Risoluzione MEPC.47(31) e successivi emendamenti);
- (b) l'elenco delle Autorità o delle persone che possono essere contattate al verificarsi dell' incidente;
- (c) una descrizione delle azioni da intraprendere immediatamente a bordo, dalle persone incaricate, al fine di ridurre e controllare lo sversamento del prodotto inquinante a seguito dell' incidente;
- (d) le procedure e i punti di contatto sia a bordo che a terra (Autorità dello Stato costiero) per il successivo coordinamento e gestione dell' incidente

### 4. INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH SPEED CRAFT 2000

#### a) *4.8.2 – Procedure di evacuazione*

An evacuation procedure, including an evacuation analysis carried out taking into account the guidelines developed by the Organization,\* shall be developed for the information of the Administration in connection with the approval of fire insulation plans and for assisting the owners and builders in planning the evacuation demonstration required in 4.8.3. The evacuation procedures shall include:

- .1 the emergency announcement made by the master;
- .2 contact with base port;
- .3 the donning of lifejackets;
- .4 manning of survival craft and emergency stations;
- .5 the shutting down of machinery and oil fuel supply lines;
- .6 the order to evacuate;
- .7 the deployment of survival craft and marine escape systems and rescue boats;
- .8 the bowsing in of survival craft;
- .9 the supervision of passengers;

- .10 the orderly evacuation of passengers under supervision;
- .11 crew checking that all passengers have left the craft;
- .12 the evacuation of crew;
- .13 releasing the survival craft from the craft; and
- .14 the marshalling of survival craft by the rescue boat, where provided.

**b) 14.16 - Personale Radio**

14.16.1 Ogni unità deve avere a bordo personale qualificato ai fini delle radiocomunicazioni la sicurezza e il soccorso a soddisfazione dell'Amministrazione. Il personale deve essere in possesso dei certificati specificati nel Regolamento delle radiocomunicazioni come appropriato, uno qualsiasi di loro potrà essere designato come responsabile delle radiocomunicazioni nei casi di avvenimenti con richiesta di soccorso. Personale radio qualificato assegnato a compiti di radiocomunicazione durante le emergenze.

14.16.2 Sulle unità veloci da passeggeri, almeno una persona qualificata ai sensi del precedente punto 14.16.1, deve essere esclusivamente assegnata a svolgere attività di radiocomunicazione durante le emergenze.

**c) 18.1.3 – Controllo operativo del mezzo**

L'Amministrazione deve rilasciare l'autorizzazione quando sia persuasa che l'armatore ha fornito adeguate garanzie dal punto di vista della sicurezza in generale, includendo specificatamente le questioni di seguito riportate e deve revocare l'Autorizzazione se tali garanzie non sono mantenute a soddisfazione dell'Amministrazione stessa:

- .....
- (6) la disponibilità di un equipaggio sufficiente per condurre l'unità, per approntare e gestire i mezzi di salvataggio, per la gestione dei passeggeri, autoveicoli e carico, sia in condizioni normali che di emergenza, come meglio definito nel "Permit to Operate". L'equipaggio deve avere consistenza tale da disporre di due ufficiali di guardia nella stazione di comando, quando il mezzo è in corso di navigazione, uno dei quali può essere il Comandante dell'unità;
  - (7) la qualifica e l'addestramento dell'equipaggio, comprendendo la competenza in relazione al particolare tipo di mezzo e di servizio previsto, e le istruzioni per essi, con riguardo alle procedure operative di sicurezza;
  - (8) le condizioni circa l'orario di lavoro, il ruolo dell'equipaggio ed ogni altra disposizione per prevenire l'affaticamento, compresi i periodi di riposo;

.....

(15) le comunicazioni tra l'unità, le stazioni radio costiere o le stazioni radio del porto base, i servizi di emergenza, la presenza di altre navi, le frequenze da utilizzare e servizi di ascolto da osservare;

***d) 18.4 – Conduzione e controllo dei mezzi di salvataggio***

18.4.1 Deve essere disponibile a bordo un numero sufficiente di persone addestrate per riunire ed assistere le persone inesperte;

18.4.2 Deve essere disponibile a bordo un numero sufficiente di membri dell'equipaggio, che possono essere ufficiali di coperta o marittimi abilitati, per la manovra dei mezzi di salvataggio, battelli di emergenza e sistemi di ammaino richiesti per l'abbandono dell'unità da parte di tutte le persone a bordo;

18.4.3 Un ufficiale di coperta od un marittimo abilitato deve essere destinato come responsabile di ciascun mezzo di salvataggio dell'unità. In ogni caso, l'Amministrazione, con riguardo alla natura del viaggio, al numero di persone a bordo ed alle caratteristiche dell'unità, può consentire che un ufficiale coperta, un marittimo abilitato od un marittimo pratico nella manovra e condotta di zattere, venga destinato come responsabile di una zattera o di un gruppo di zattere;

**UNITA' DA PESCA****5. CONVENZIONE TORREMOLINOS*****a) Capitolo 8- regola 2 Sistema di allarme di emergenza generale, ruolo d'appello ed istruzioni per l'emergenza***

- (1) L'impianto di allarme generale di emergenza deve essere in grado di diffondere il segnale di allarme generale, che consiste in 7 o più suoni brevi seguiti da 1 suono lungo che sono emessi dal fischio sirena della nave e, in aggiunta, da una campana, o clacson, elettrici oppure da un altro equivalente dispositivo di avvertimento, che devono essere alimentati dalla fonte principale di energia della nave e da quella di emergenza prescritte dalla regola IV/17.
- (2) Tutte le navi devono essere dotate di istruzioni chiare che dovranno essere seguite in caso di emergenza da ogni membro dell'equipaggio.
- (3) Il ruolo d'appello deve essere esposto in varie parti della nave, e, in particolare, sul ponte di comando nel locale macchine e negli alloggi dell'equipaggio e deve includere le informazioni specificate nei paragrafi seguenti.
- (4) Il ruolo d'appello deve specificare i dettagli del segnale di allarme generale per l'emergenza di cui a paragrafo (1) e inoltre le operazioni che l'equipaggio deve compiere, non appena viene suona l'allarme. Il ruolo d'appello deve specificare altresì come viene dato l'ordine di abbandono nave.
- (5) Il ruolo d'appello deve illustrare i compiti assegnati ai diversi membri dell'equipaggio, comprendenti:
  - a) la chiusura delle porte stagne, delle porte resistenti al fuoco, delle valvole, degli ombrinali, degli scarichi fuori bordo, dei portellini, degli osteriggi, degli oblò e di tutte le aperture similari della nave;

- (b) il controllo dei mezzi di salvataggio collettivi e delle altre dotazioni di salvataggio;
- (c) la preparazione e la messa a mare dei mezzi di salvataggio collettivi;
- (d) la preparazione generale delle altre dotazioni di salvataggio;
- (e) l'uso dei mezzi di comunicazione; e
- (f) incarichi dei membri delle squadre antincendio.

(6) Nelle navi di lunghezza inferiore ai 45 metri, l'Amministrazione può permettere un'applicazione meno rigorosa delle prescrizioni del paragrafo (5) se è soddisfatta che, tenuto conto del ridotto numero di componenti dell'equipaggio, il ruolo d'appello non sia necessario.

(7) Il ruolo d'appello deve indicare quali ufficiali siano preposti al mantenimento, in efficienza, delle dotazioni di salvataggio e antincendio, e debbano assicurare che esse siano pronte ad un uso immediato.

(8) Il ruolo d'appello deve specificare quali sono i sostituti delle persone chiave in caso di loro indisponibilità, tenendo conto che possono insorgere emergenze di tipo diverso che possono richiedere diversi provvedimenti.

(9) Il ruolo d'appello deve essere redatto prima che la nave inizi la navigazione. Dopo di che, il comandante è tenuto a effettuare qualsiasi variazione o preparare un nuovo ruolo d'appello, se è intervenuto un cambiamento nella composizione dell'equipaggio che lo richieda.

### **b) Capitolo 9- regola 11 – Ascolti**

- (1) Ogni nave, durante la navigazione deve mantenere una guardia continua:
  - (a) sul canale VHIF-DSC 70, se la nave è dotata di un'installazione radio VHF in accordo con prescrizioni della regola 6(1)(b);
  - (b) sulla frequenza di soccorso e di sicurezza DSC di 2.187,5 kHz, se la nave è dotata un'installazione radio in MF in accordo con le prescrizioni delle regole 8(1)(b) o 9(l)(c);
  - (c) sulle frequenze di soccorso e di sicurezza DSC di 2.187,5 kHz e 8.414,5 kHz, e anche almeno una delle frequenze di soccorso e di sicurezza DSC di 4.207,5 kHz, 6312 kHz, 125 kHz oppure 16.804,5 kHz, in base all'ora del giorno e alla posizione geografica della nave, se la nave, in accordo con le prescrizioni delle regole 9(2)(b) oppure 10(1), è dotata di un'installazione radio in MF/HF. Tale guardia può essere mantenuta per mezzo di un ricevitore a scansione;
  - (d) per gli allarmi di soccorso satellitari da costa a nave, se la nave, in accordo con le prescrizioni della regola 9(l)(a), è dotata di una stazione terrestre di nave INMARSAT.
- (2) Ogni nave, durante la navigazione deve mantenere un servizio di guardia radio per trasmissioni informazioni sulla sicurezza marittima, sulla frequenza o sulle frequenze appropriate sulle quali informazioni vengono trasmesse in base all'Area nella quale la nave sta navigando.
- (3) Fino al 1 febbraio 1999 o fino ad altra data che potrà essere stabilita dal Comitato della sicurezza marittima, ogni nave, durante la navigazione deve mantenere, quando praticamente possibile, un ascolto continuo in VHF sul canale 16. Tale guardia deve essere tenuta dalla posizione dalla quale la nave è normalmente governata.

- (4) Fino al 1 febbraio 1999 o fino ad altra data che potrà essere stabilita dal Comitato della sicurezza marittima, ogni nave avente l'obbligo di avere a bordo un ricevitore per ascolto radiotelefonico, deve mantenere, durante la navigazione, un guardia continua sulla frequenza di soccorso radiotelefonica 2182 kHz. Tale guardia deve essere tenuta dalla posizione dalla quale la nave è normalmente comandata.

**c) Capitolo 9 - regola 15 - Personale radio**

Ogni nave deve avere a bordo personale qualificato ai fini delle radiocomunicazioni per il soccorso e per la sicurezza a soddisfazione dell'Amministrazione . Il personale deve essere in possesso dei certificati specificati nel Regolamento delle radiocomunicazioni come appropriato, e uno qualsiasi di loro potrà essere designato per avere responsabilità primaria delle radiocomunicazioni nei casi di episodi di soccorso.

## **PARTE B NORMATIVA**

### **COMUNITARIA e NAZIONALE**

#### **6. D. LGS. 27 LUGLIO 1999, N. 271 ADEGUAMENTO DELLA NORMATIVA SULLA SICUREZZA E SALUTE DEI LAVORATORI MARITTIMI A BORDO DELLE NAVI MERCANTILI E DA PESCA NAZIONALI**

**a) Art 2. Campo di applicazione.**

1. Le norme del presente decreto si applicano ai lavoratori marittimi imbarcati a bordo di tutte le navi o unità mercantili, nuove ed esistenti, adibite a navigazione marittima ed alla pesca nonché alle navi o unità mercantili in regime di sospensione temporanea di bandiera, alle unità veloci e alle piattaforme mobili.

**b) Art. 5. Misure generali di tutela.**

1. A bordo di tutte le navi o unità di cui all'articolo 2 - ai fini della prevenzione degli infortuni e dell'igiene del lavoro dei marittimi - sono attuate le seguenti misure di tutela:

- a) valutazione delle situazioni di rischio per la salute e la sicurezza, connesse all'esercizio dell'attività lavorativa a bordo;
- b) eliminazione dei rischi derivanti dall'impiego di materiali nocivi alla salute del lavoratore, mediante sostituzioni da realizzare conformemente alle tecnologie disponibili nel settore della progettazione e costruzione navale, e, qualora ciò non fosse possibile, riduzione al minimo del loro impiego a bordo;
- c) riduzione dei rischi alla fonte;
- d) programmazione delle attività di prevenzione in stretta relazione con la gestione tecnico-operativa dell'unità navale, anche al fine di limitare al minimo il numero di lavoratori marittimi che sono, o possono essere, esposti al rischio;
- e) sostituzione di ciò che è pericoloso con ciò che non lo è, o è meno pericoloso;
- f) rispetto dei principi ergonomici nella progettazione e costruzione dei locali di lavoro, nella scelta delle attrezzature di lavoro e nella definizione delle metodologie di lavoro, anche al fine di limitare i fattori di fatica;
- g) priorità delle misure di protezione collettiva rispetto alle misure di protezione individuale;
- h) misure di protezione collettiva ed individuale;
- i) utilizzo limitato degli agenti chimici, fisici e biologici a bordo delle navi;
- l) predisposizione di un programma di controllo sanitario dei lavoratori in funzione dei rischi specifici individuati nella valutazione di cui alla lettera a);
- m) allontanamento del lavoratore marittimo dall'esposizione a rischio per motivi sanitari inerenti la sua persona;
- n) idonee misure igieniche;
- o) misure di emergenza in caso di operazioni di soccorso, antincendio, abbandono nave e di pericolo grave ed immediato;
- p) impiego di idonea segnaletica di sicurezza;
- q) corretta e regolare manutenzione degli ambienti di lavoro, dei locali di servizio e dei locali alloggio nonché delle attrezzature di lavoro, con particolare riguardo ai dispositivi di sicurezza in conformità alle indicazioni dei fabbricanti;
- r) informazione, formazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori marittimi alle questioni relative alla prevenzione degli infortuni, all'igiene ed alla sicurezza del lavoro a bordo;
- s) istruzioni per i lavoratori, adeguate all'attività lavorativa da svolgere a bordo.

2. Le misure relative alla prevenzione degli infortuni, all'igiene ed alla sicurezza del lavoro a bordo sono a carico dell'armatore e non devono in nessun caso comportare oneri finanziari per i lavoratori marittimi.

**c) Art. 6. Obblighi dell'Armatore e del Comandante.**

1. L'armatore delle navi o unità di cui all'articolo 2 in relazione alle caratteristiche tecnico-operative dell'unità, valuta, i rischi per la sicurezza e per la salute dei lavoratori marittimi predisponendo il piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro che deve contenere i seguenti elementi:

- a) progetto dettagliato dell'unità - nel quale sono riportate le sistemazioni inerenti l'ambiente di lavoro;
- b) specifica tecnica dell'unità, comprendente tutti gli elementi ritenuti utili per l'esame delle condizioni di igiene e sicurezza del lavoro presenti a bordo della nave;
- c) relazione tecnica sulla valutazione dei rischi per la tutela della salute e la sicurezza del lavoratore marittimo connessi allo svolgimento dell'attività lavorativa a bordo; nella relazione sono specificati i criteri adottati per la valutazione stessa e le misure di prevenzione e protezione dei lavoratori, nonché il programma di attuazione di eventuali interventi migliorativi dei livelli di igiene e sicurezza a bordo.

.....

5. L'armatore ed il comandante della nave, nell'ambito delle rispettive attribuzioni e competenze, sono obbligati a:

- a) designare il responsabile del servizio di prevenzione e protezione dei lavoratori marittimi nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 12, commi 1, 2 e 5;
  - b) designare il personale addetto al servizio di prevenzione e protezione nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 12, commi 1, 2 e 5;
  - c) designare il medico competente di cui all'articolo 23;
  - d) organizzare il lavoro a bordo, in modo da ridurre al minimo i fattori di fatica di cui all'allegato I e verificare il rispetto della durata del lavoro a bordo secondo quanto previsto dal presente decreto e dai contratti collettivi nazionali di categoria;
- .....
- h) informare i lavoratori marittimi sulle procedure da attuare nei casi di emergenza, particolarmente per l'incendio a bordo e l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 di seguito denominato regolamento di sicurezza;
- .....

**d) Art. 11. Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca, come modificato dall'art. 3 del d. lgs. 27 maggio 2005, n. 108**

Fatte salve le disposizioni riportate al comma 2, l'orario normale di lavoro del lavoratore marittimo, a bordo delle navi mercantili, è basato su una durata di 8 ore giornaliere, con un giorno di riposo a settimana e riposo nei giorni festivi.

2. I limiti dell'orario di lavoro o di quello di riposo a bordo delle navi sono così stabiliti:

- a) il numero massimo di ore di lavoro a bordo non deve essere superiore a:

- 14 ore su un periodo di 24 ore, e 72 ore su un periodo di sette giorni;

ovvero

b) il numero minimo delle ore di riposo non deve essere inferiore a:

- 10 ore su un periodo di ventiquattro ore e 77 ore su un periodo di sette giorni.

3. Le ore di riposo possono essere ripartite in non più di due periodi distinti, uno dei quali dovrà essere almeno della durata di 6 ore consecutive e l'intervallo tra periodi consecutivi di riposo non dovrà superare le 14 ore.

4. Gli appelli, le esercitazioni antincendio e di salvataggio e le esercitazioni prescritte da regolamenti e normative nazionali e da convenzioni internazionali sono svolte in maniera tale da ridurre al minimo il disturbo nei periodi di riposo del lavoratore e non provocare affaticamento.

5. Nelle situazioni in cui il lavoratore marittimo si trovi in disponibilità alle chiamate, dovrà beneficiare di un adeguato periodo compensativo di riposo qualora il normale periodo di riposo sia interrotto da una chiamata di lavoro.

6. I periodi di riposo per il personale di guardia impiegato a bordo delle navi mercantili sono quelli stabiliti all'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324, fatte comunque salve le misure minime di cui al comma 3.

#### **e) Art. 12. Servizio di prevenzione e protezione - criteri generali.**

1. L'armatore designa per ogni unità navale, tra il personale di bordo, una o più persone che espletano i compiti del servizio di prevenzione e protezione, nonché il responsabile del servizio stesso, sentito il rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro di cui all'articolo 16.

.....

#### **f) Allegato 1 (rif. art. 6 comma 5 lettera d) Fattori di fatica**

##### **1. Introduzione**

1.1. Lo scopo di questo documento è quello di fornire una descrizione generale del fattore fatica, al fine di identificare le attività lavorative a bordo delle navi che possono contribuire alla fatica, classificare tali fattori in esplicite categorie e indicare il punto con cui i fattori possono essere messi in relazione.

1.2. L'obiettivo è quello di aumentare la consapevolezza di coloro che svolgono attività in campo marittimo dell'importanza di questi fattori e di tenerne conto nel momento in cui si prendono decisioni operative.

##### **2. Descrizione generale della fatica**

2.1. La fatica ha come conseguenza la diminuzione delle prestazioni dell'uomo, il rallentamento dei riflessi fisici e mentali e/o la riduzione della capacità di fare valutazioni razionali.

2.2. La fatica può essere provocata da fattori come il prolungamento di periodi di attività fisiche o) mentali, riposo inadeguato, condizioni ambientali avverse, fattori fisiologici e/o stress o altri fattori psicologici.

##### **3. Classificazione dei fattori di fatica collegati al gruppo**

3.1. Nel caso dei marittimi le principali cause di fatica più comunemente riconosciute e documentate sono la cattiva qualità del riposo, gli eccessivi carichi di lavoro, l'eccessivo rumore ed i rapporti interpersonali. I fattori che contribuiscono a creare tali cause di fatica sono vari. L'importanza dei fattori che contribuiscono alle cause di fatica si differenziano in relazione alle varie attività. Alcuni fattori sono più trattabili che altri. Alcuni possono essere raggruppati come segue:

3.1.1. Gestione a terra e a bordo della nave e responsabilità di amministrazione:

- programmazione del lavoro e periodi di riposo;
- gradi di armamento;
- assegnazione di mansioni;
- comunicazione a terra della nave;
- unificazione delle procedure di lavoro;
- pianificazione dei viaggi;
- procedure di tenuta della guardia;
- politica di armamento;
- operazioni portuali;
- servizi ricreativi;
- compiti amministrativi;

3.1.2. Fattori relativi alla nave:

- grado di automazione;
- affidabilità delle attrezzature;
- caratteristiche del movimento;
- livelli di rumore, calore e delle vibrazioni;
- qualità dell'ambiente di vita e di lavoro;
- caratteristiche e requisiti del carico;
- progettazione navale;

3.1.3. Fattori relativi all'equipaggio:

- completezza di addestramento;
- esperienza;
- compatibilità della composizione dell'equipaggio;
- qualità e competenza dell'equipaggio.

3.1.4. Fattori ambientali esterni:

- condizioni meteorologiche;
- condizioni portuali;
- condizioni di ghiaccio;
- densità del traffico navale.

#### 4. Disposizioni generali

4.1. Direzione a terra a bordo e altre responsabilità di Amministrazione

4.1.1. È essenziale che la Direzione fornisca chiare concise e scritte guide al fine di assicurare che l'equipaggio della nave abbia familiarità con le procedure operative della nave, le caratteristiche del carico, la lunghezza del viaggio, la destinazione, le normali procedure di comunicazione interna ed esterna e l'acquisizione della conoscenza delle procedure di gestione della nave.

4.1.2. La Direzione deve controllare che l'equipaggio che si assegna alla nave deve essere sufficientemente riposato prima di assumere le mansioni di bordo.

4.2. Fattori specifici della nave

4.2.1. Nella progettazione o modifica delle navi devono essere tenuti in conto le prescrizioni, raccomandazioni, norme e pubblicazioni che riguardano i sopra elencati fattori di fatica. Inoltre dovrebbero essere considerati, nel momento di progettazione delle navi, l'adozione di mezzi per prevenire la fatica da questi fattori.

#### 4.3. Fattori specifici dell'equipaggio

4.3.1. Il perfezionamento dell'addestramento deve essere considerato importante nella prevenzione della fatica. Idoneità alla mansione, compresa l'idoneità medica, appropriati titoli professionali esperienza lavorativa e caratteristiche dei membri dell'equipaggio sono considerati importanti in questo contesto.

4.3.2. È importante che la Direzione della nave riconosca le problematiche che derivano dall'impiego di equipaggi multinazionali sulla stessa unità, consuetudine che potrebbe avere come conseguenza ostacoli nel linguaggio, isolamento sociale, culturale e religioso, tutto ciò può portare problemi alla sicurezza.

4.3.3. Particolare accento deve essere posto dalla Direzione sui rapporti interpersonali, sulla solitudine carenza sociale e aumenti dei carichi di lavoro che possono verificarsi con un equipaggio ridotto.

4.3.4. La noia può contribuire alla fatica perciò è necessario fornire ai marittimi opportuni stimoli.

#### 4.4. Fattori ambientali esterni

4.4.1. Si dovrebbe riconoscere che i fattori ambientali esterni contribuiscono alla fatica.

### **7. DPR 9 MAGGIO 2001, N. 324 REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELLE DIRETTIVE 94/58/CE E 98/35/CE RELATIVE AI REQUISITI MINIMI DI FORMAZIONE DELLA GENTE DI MARE**

#### **a) Articolo 12 - Servizio di guardia (rif. Reg. VIII/1 e VIII/2 della Conv. STCW)**

1. Gli Ufficiali e i comuni che disimpegnano servizio di guardia di navigazione ovvero servizio di guardia di macchina fruiscono ogni ventiquattro ore di un periodo di riposo della durata minima di 10 ore, che può essere suddiviso in non più di due periodi, uno dei quali deve avere una durata di almeno 6 ore.

2. Nonostante le prescrizioni di cui al comma 1, il periodo minimo di riposo può essere ridotto a non meno di sei ore consecutive, purché tale riduzione non si protragga per più di due giorni consecutivi e siano fruite almeno settantasette ore complessive di riposo ogni sette giorni.

3. Il servizio di guardia in navigazione e, laddove attivato, il servizio di guardia in macchina, al fine di prevenire la fatica e non compromettere l'efficienza di coloro che disimpegnano il servizio stesso, sono organizzati in turni di guardia alternati a turni di riposo la cui durata minima non deve essere inferiore a quanto prescritto nei commi 1 e 2. Il personale addetto alla prima guardia all'inizio del viaggio e quello addetto alle guardie successive deve essere sufficientemente riposato e comunque idoneo al servizio.

4. L'organizzazione del servizio di guardia in navigazione e del servizio di guardia in macchina compete al comandante della nave. Per il servizio di guardia in macchina il comandante può delegare l'organizzazione del servizio al direttore di macchina.

5. L'organizzazione dei servizi di guardia di cui al comma 4 è stabilita per iscritto in un documento ovvero in documenti separati nei quali sono riportati i nominativi dei membri dell'equipaggio chiamati a disimpegnare il servizio di guardia ed i turni assegnati ad ognuno di essi. Il documento ovvero i documenti devono essere affissi

almeno ventiquattro ore prima dell'inizio del servizio di guardia in prossimità del ponte di comando e del locale apparato motore.

6. Il comandante può disporre l'avvicendamento di coloro che sono chiamati a disimpegnare il servizio di guardia nei vari turni che compongono il servizio stesso, tenendo conto delle esigenze operative e delle condizioni di idoneità al servizio delle persone impegnate.

7. Nelle situazioni di emergenza ovvero in occasione di esercitazioni volte a preparare l'equipaggio a fronteggiare situazioni di emergenza ovvero nei casi in cui si vengono a determinare situazioni operative eccezionali in occasione delle quali attività essenziali non possono essere rinviate per motivi di sicurezza o di protezione ambientale o perché non è stato ragionevolmente possibile eseguire tali attività in precedenza, il comandante può disporre diversamente rispetto a quanto prescritto nel presente articolo.

**8. DECRETO LEGISLATIVO 27 MAGGIO 2005, N. 108 "ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 1999/63/CE RELATIVA ALL'ACCORDO SULL'ORGANIZZAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO GENTE DI MARE"**

**a) Art. 1 Oggetto e campo di applicazione**

1. Il presente decreto legislativo, nel dare attuazione alla direttiva 1999/63/CE, e' diretto a regolamentare alcuni profili della disciplina del rapporto di lavoro dei lavoratori marittimi connessi all'organizzazione dell'orario di lavoro.

2. Il presente decreto legislativo si applica ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana ed adibite a navigazione marittima.

3. A bordo di tutte le navi mercantili di cui al comma 2 non possono essere imbarcati lavoratori di età inferiore a 16 anni.

**b) Art. 3. Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili**

1. L'articolo 11 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, e' sostituito dal seguente:

«Art. 11 (*Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili*). - 1. Fatte salve le disposizioni riportate al comma 2, l'orario normale di lavoro del lavoratore marittimo, a bordo delle navi mercantili, e' basato su una durata di 8 ore giornaliere, con un giorno di riposo a settimana e riposo nei giorni festivi.

2. I limiti dell'orario di lavoro o di quello di riposo a bordo delle navi sono così stabiliti:

a) il numero massimo di ore di lavoro a bordo non deve essere superiore a:

- 14 ore su un periodo di 24 ore; e

- 72 ore su un periodo di sette giorni;

ovvero

b) il numero minimo delle ore di riposo non deve essere inferiore a:

- 10 ore su un periodo di ventiquattro ore; e

- 77 ore su un periodo di sette giorni.

3. Le ore di riposo possono essere ripartite in non più di due periodi distinti, uno dei quali dovrà essere almeno della durata di 6 ore consecutive e l'intervallo tra periodi consecutivi di riposo non dovrà superare le 14 ore.

4. Gli appelli, le esercitazioni antincendio e di salvataggio e le esercitazioni prescritte da regolamenti e normative nazionali e da convenzioni internazionali sono svolte in maniera tale da ridurre al minimo il disturbo nei periodi di riposo del lavoratore e non provocare affaticamento.

5. Nelle situazioni in cui il lavoratore marittimo si trovi in disponibilità alle chiamate, dovrà beneficiare di un adeguato periodo compensativo di riposo qualora il normale periodo di riposo sia interrotto da una chiamata di lavoro.

6. I periodi di riposo per il personale di guardia impiegato a bordo delle navi mercantili sono quelli stabiliti all'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324, fatte comunque salve le misure minime di cui al comma 3.

7. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto dei principi generali di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, può autorizzare contratti collettivi che consentano di derogare ai limiti fissati nei commi 2 e 3. Il ricorso a tali deroghe deve essere contenuto; le deroghe debbono consentire la fruizione di periodi di riposo più frequenti o più lunghi o della concessione di riposi compensativi per i lavoratori marittimi che operano a bordo di navi impiegate in viaggi di breve durata, o adibite a servizi portuali.

8. I lavoratori marittimi di età inferiore a 18 anni non devono svolgere la propria attività lavorativa a bordo in orario notturno. Ai fini di questa disposizione per «orario notturno» si deve intendere un periodo di almeno 9 ore consecutive, che comprenda in ogni caso l'intervallo dalle ore 24 alle ore 5 del mattino.

9. A bordo di tutte le navi mercantili e da pesca nazionali e' affissa, in posizione facilmente accessibile e redatta in lingua italiana ed in lingua inglese, una tabella conforme al modello di cui all'allegato 2 del presente decreto con l'organizzazione del servizio di bordo, contenente per ogni posizione lavorativa:

a) l'orario del servizio in navigazione e del servizio in porto;  
nonché

b) il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo previste ai sensi del presente decreto o dai contratti collettivi in vigore.

10. Una copia del contratto collettivo e una copia delle norme nazionali devono essere conservate a bordo di tutte le navi mercantili e da pesca nazionali a disposizione di tutti i lavoratori imbarcati e degli organi di vigilanza.

11. Il comandante della nave ha il diritto di esigere dai lavoratori marittimi le necessarie prestazioni di lavoro, anche sospendendo il programma di ore di lavoro e di ore di riposo e sino al ripristino delle normali condizioni di navigazione, per le attività\_inerenti:

a) la sicurezza della navigazione in relazione a situazioni di emergenza per le persone imbarcate, per il carico trasportato e per la stessa nave;

b) le operazioni di soccorso ad altre unità mercantili o da pesca o di soccorso a persone in pericolo in mare.

12. Non appena possibile dopo che e' stata ripristinata la normale condizione di navigazione, il coordinamento della nave deve far sì che i lavoratori marittimi, impegnati in attività lavorative in un periodo previsto di riposo, beneficino di un adeguato periodo di riposo.».

Al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, e' aggiunto, in fine, l'allegato 2 di cui all'allegato A del presente decreto.

**c) Art. 6. Definizione delle tabelle di armamento in relazione all'orario di lavoro**

1. La definizione delle tabelle di armamento di sicurezza delle unità di cui all'articolo 1 deve essere effettuata tenendo conto dei seguenti criteri:

a) necessità di evitare o ridurre al minimo, orari eccessivi di lavoro a bordo per il lavoratore marittimo, al fine di garantire adeguati periodi di riposo in relazione alla tipologia di nave e di navigazione svolta;

b) necessità di prevedere la presenza a bordo di un numero sufficiente di personale d'equipaggio per garantire la sicurezza e l'efficienza in conformità con la tabella minima d'equipaggio rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**9. D.P.R. 8 NOVEMBRE 1991, N. 435 REGOLAMENTO DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE**

**a. LIBRO IV - ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI SICUREZZA E NORME SULLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE.**

**CAPITOLO I - Disposizioni generali.**

**Art. 201. Composizione e forza minima dell'equipaggio.**

1. Fermo il disposto dell'Art. 164 del codice della navigazione, nell'attuazione degli Art. 317 dello stesso codice e 426 del relativo regolamento di esecuzione (navigazione marittima) deve essere tenuta presente l'esigenza che l'equipaggio della nave sia numericamente sufficiente e qualitativamente idoneo ad assolvere i servizi di bordo secondo le prescrizioni contenute nel presente libro.

**Art. 202. Preparazione dell'equipaggio.**

1. Il comandante, il direttore di macchina e gli ufficiali di coperta e di macchina devono conoscere la compartimentazione della nave, l'ubicazione ed i mezzi di manovra delle porte e portelli stagni, la potenza dei mezzi di esaurimento e la loro possibilità ed efficacia d'azione nei diversi locali, gli effetti dell'allagamento nei diversi locali sulla stabilità e galleggiabilità della nave, nonché le condizioni di stabilità e le necessità di zavorramento anche nelle più sfavorevoli condizioni di esercizio e di avaria.

2. Ogni componente dell'equipaggio deve conoscere il posto ed i compiti che gli sono stati assegnati in base al ruolo di appello di cui al successivo Art. 203. Ogni

ufficiale od equiparato deve conoscere i compiti assegnati alle persone destinate alle proprie dipendenze ed accertarsi delle loro capacità di assolverli.

3. Gli ufficiali ed i sottufficiali di macchina devono conoscere e sapere praticamente manovrare le porte stagne e le valvole o i rubinetti relativi ai mezzi di esaurimento; devono altresì conoscere i mezzi e le manovre da fare per il travaso dei liquidi ai fini del bilanciamento della nave e devono saper mettere in funzione i gruppi di emergenza.
4. Fermo restando che i servizi di sicurezza dipendono direttamente dal comandante, sulle navi, sia da passeggeri sia da carico, aventi più di un primo ufficiale di coperta, uno di essi deve essere preposto a tali servizi, assumendo la denominazione di ufficiale alla sicurezza, con le seguenti mansioni: organizzazione generale dei servizi di sicurezza per i vari casi di emergenza; addestramento del personale ed esecuzione delle esercitazioni per gli stessi singoli casi; controllo dello stato di efficienza dei mezzi di salvataggio collettivi, con relativi mezzi di ammainata e dotazioni, nonché individuali di bordo; verifiche delle condizioni di stabilità ed assetto longitudinale della nave; vigilanza sulle portellerie, ai fini della rigorosa osservanza delle disposizioni del comandante per la loro chiusura; controllo dell'efficienza e della buona manutenzione del materiale antincendio. Detto ufficiale è preposto alla squadra dei vigili del fuoco ed a quella di pronto intervento di cui all'Art. 254, se esistono.
5. Sulla navi aventi un solo primo ufficiale di coperta, le su elencate mansioni sono ad esso affidate, con facoltà per il comandante di designare altro ufficiale di coperta a capo della squadra vigili del fuoco, se questa esiste, con le attribuzioni del presente libro previste per l'ufficiale preposto alla detta squadra.
6. In ogni guardia, il personale di macchina deve essere sufficientemente istruito per poter dare immediato corso al funzionamento dei mezzi di esaurimento e delle pompe d'incendio di cui dispone la nave.
7. Piani particolari reggiani ed aggiornati di tutti i mezzi di esaurimento e antincendio, con relativa prevalenza e portata, e con le relative tubolature, valvole ed accessori, disegnati su fondo bianco in grande scala e tinteggiati, devono essere tenuti a bordo in punti tali da permetterne la facile consultazione agli ufficiali e sottufficiali di macchina.
8. All'inizio del viaggio, il personale di camera, sotto la direzione degli ufficiali commissari o del primo ufficiale, deve assicurarsi che tutti i passeggeri al cui servizio è destinato conoscano l'ubicazione delle proprie cinture di salvataggio, il modo di indossarle, il rispettivo punto di riunione e come raggiungerlo nel modo più celere, i segnali di allarme.

#### **Art. 203. Ruolo di appello.**

1. Su ogni nave deve essere redatto, prima della partenza, a cura del comandante e su modello approvato dal Ministero, il ruolo di appello, per stabilire le consegne di ogni persona dell'equipaggio nei casi di emergenza, particolarmente per l'incendio a bordo e l'abbandono della nave.  
Copie del ruolo di appello devono essere affisse nei punti più frequentati della nave ed in particolare sul ponte di comando, nel locale apparato motore e nei locali dell'equipaggio.  
Il ruolo d'appello deve essere aggiornato a cura del comandante in dipendenza di qualsiasi modifica della composizione dell'equipaggio.
2. Sul ruolo di appello devono essere indicati, per ogni persona dell'equipaggio, il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne da eseguire per:

- a) la chiusura delle porte stagne, la manovra dei dispositivi per il bilanciamento e per la chiusura delle valvole, degli ombrinali, degli scarichi fuoribordo, dei portellini di murata, degli osteriggi, dei portelli ed altre simili aperture della nave, delle porte tagliafuoco e delle serrande della ventilazione, l'arresto della ventilazione meccanica, l'intercettazione dell'energia elettrica;
  - b) la preparazione in generale dei mezzi di salvataggio;
  - c) l'armamento delle imbarcazioni di salvataggio, comprese le sistemazioni radioelettriche e gli apparecchi radio portatili, ove esistano;
  - d) l'imbarco delle persone sulle imbarcazioni di salvataggio e l'ammaino di queste;
  - e) l'armamento e la messa in mare delle zattere e degli apparecchi galleggianti, l'imbarco delle persone sulle zattere di salvataggio;
  - f) l'estinzione degli incendi;
  - g) l'uso dei mezzi di comunicazione.
3. Sulle navi che trasportano passeggeri, il ruolo d'appello deve indicare, inoltre, i punti di riunione dei passeggeri nei casi di emergenza e deve stabilire le consegne di ciascun componente del personale del servizio di camera con speciale riguardo ai seguenti adempimenti:
- a) avvisare i passeggeri;
  - b) curare che i passeggeri siano convenientemente vestiti e che indossino in modo appropriato le cinture di salvataggio, assicurandosi che nessuno sia rimasto nelle cabine od altri locali di alloggio;
  - c) tenere l'ordine nei passaggi e nelle scale e, in generale, regolare il movimento dei passeggeri;
  - d) radunare i passeggeri ai punti di riunione;
  - e) disciplinare l'imbarco dei passeggeri sui mezzi di salvataggio;
  - f) curare che una conveniente provvista di coperte sia collocata nelle imbarcazioni;
  - g) impiegare la squadra di pronto intervento.
4. Nel ruolo d'appello debbono essere specificati, oltre ai segnali per i casi di allarme previsti dall'Art. 247, i particolari segnali per richiamare l'equipaggio ai propri posti per le imbarcazioni e per le zattere e per i casi d'incendio.  
Tutti questi segnali devono essere azionati dal ponte di comando.
5. Il ruolo di appello deve specificare i nominativi degli ufficiali e dei loro sostituti incaricati di assicurare che i mezzi di salvataggio ed i mezzi antincendio siano mantenuti in buone condizioni e pronti per l'impiego immediato.

#### **Art. 209. Marittimi abilitati per imbarcazioni di salvataggio.**

1. Tutte le navi devono avere, per ciascuna imbarcazione di salvataggio, almeno due marittimi abilitati. A tal fine per le navi da carico possono essere conteggiati, oltre agli altri ufficiali di coperta, anche il comandante ed il primo ufficiale.

#### **Art. 210. Brevetti di marittimi abilitati.**

1. L'espressione «marittimo abilitato» designa qualsiasi persona dell'equipaggio che abbia un brevetto di marittimo abilitato per imbarcazioni di salvataggio.
2. Per ottenere tale brevetto il candidato deve dar prova che è stato istruito in tutte le operazioni inerenti alla messa in mare delle imbarcazioni e degli altri mezzi di salvataggio, nonché all'uso dei remi e dei mezzi di propulsione meccanica, di possedere la conoscenza pratica della manovra delle imbarcazioni e degli altri mezzi di salvataggio ed inoltre di essere capace di comprendere i segnali e di eseguire gli ordini relativi a tutti i mezzi di salvataggio in genere.
3. Le norme relative al rilascio del brevetto di marittimo abilitato per imbarcazioni di salvataggio sono emanate dal Ministero.

**Art. 213. Zone antincendio.**

1. Sulle navi che devono avere la squadra dei vigili del fuoco deve essere predisposta la seguente organizzazione:

- a) tutti i locali interni devono essere raggruppati in zone antincendio limitate da paratie tagliafuoco. Ad ogni zona è assegnato, di preferenza, il personale che abitualmente vi lavora, agli ordini di un capo zona prescelto fra i più capaci e possibilmente di grado più elevato;
- b) per ogni zona deve essere stabilito un punto di riunione possibilmente in vicinanza di un telefono interno (se esiste) ed ubicato alla confluenza di scale e passaggi;
- c) in ogni zona, al punto di riunione, deve essere affisso un quadro contenente il piano della parte di nave inclusa nella zona stessa, con l'indicazione a mezzo di simboli, della sistemazione di tutta l'apparecchiatura ivi esistente (prese, manichette, estintori, porte tagliafuoco, serrande, ventilatori, ecc.). In foglio a parte di colorazione rossa, da includere nello stesso quadro, deve essere riportato un riassunto delle principali istruzioni ed il numero dei componenti il gruppo destinato a tale zona.

**Art. 214. Manutenzione ed efficienza dei macchinari, impianti fissi ed attrezzi antincendio.**

1. La responsabilità della manutenzione e dell'efficienza degli impianti e materiali antincendio attinenti al servizio di macchina, nonché dei macchinari e degli impianti fissi della nave (pompe da incendio, tubolature, valvole, mezzi per segnalazione incendi, ecc.) compete al direttore di macchina.
2. La responsabilità della manutenzione e dell'efficienza degli attrezzi contro gli incendi, degli estintori portatili, eccetto quelli destinati ai locali macchine, e dei mezzi di comunicazione, propri del servizio antincendio, prescritti dal presente regolamento, compete all'ufficiale preposto ai vigili del fuoco, o, sulle navi non provviste di squadra di vigili del fuoco, all'ufficiale alla sicurezza di cui all'Art. 202.
3. Il controllo sullo stato di manutenzione ed efficienza delle dotazioni e degli impianti fissi antincendio deve essere fatto almeno settimanalmente.

**Art. 215. Compiti dell'ufficiale addetto alla squadra dei vigili del fuoco.**

1. L'ufficiale addetto alla squadra dei vigili del fuoco deve:
  - a) accertarsi, con frequenti ispezioni e prove, che tutto il materiale destinato alla prevenzione, alla segnalazione e alla estinzione degli incendi, esclusi gli impianti e materiali attinenti ai locali macchine, sia sempre mantenuto in ordine ed in efficienza;
  - b) verificare che tutti i segnali e le indicazioni riguardanti l'organizzazione antincendio non presentino defezioni;
  - c) curare l'addestramento dei vigili del fuoco e di tutto il personale all'appropriato impiego del materiale predetto.
2. L'istruzione del personale di macchina per i casi di emergenza, che prevedono l'impiego dello stesso personale nei locali macchina, deve essere curata d'intesa con il direttore di macchina.

**Art. 92. Squadra dei vigili del fuoco.**

1. Sulle navi che a norma del precedente Art. 91 sono provviste della stazione antincendio deve essere istituita una «squadra dei vigili del fuoco» alla quale è preposto un ufficiale di coperta.

2. La squadra dei vigili del fuoco è costituita dal capo squadra - in genere un carpentiere - e dal numero sottoindicato di uomini di equipaggio, tra i quali deve essere compreso almeno un elettricista:
  - 12 uomini per navi di stazza lorda superiore a 20000 tonnellate;
  - 8 uomini per navi di stazza lorda superiore a 10000 tonnellate fino a 20000 tonnellate;
  - 4 uomini per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 5000 tonnellate fino a 10000 tonnellate.
3. Il personale destinato alla squadra dei vigili del fuoco deve essere scelto dal comandante fra gli elementi ritenuti più idonei per il complesso delle qualità morali, fisiche, professionali e di carattere, con preferenza per coloro che abbiano frequentato un corso di addestramento inteso al migliore espletamento dei compiti di cui all'Art. 212.
4. Il personale che costituisce la squadra dei vigili del fuoco indossa la divisa della propria categoria contrassegnata da un distintivo speciale costituito da due asce incrociate ad un elmo su fondo rosso, oppure da un bracciale azzurro con le lettere V.F. in rosso. Esso deve alloggiare nelle vicinanze della stazione antincendio ed è esente dal servizio notturno; di giorno presta il servizio inherente al proprio grado, qualifica e categoria.
5. L'alloggio dei vigili deve avere una comunicazione efficiente e diretta (telefono o portavoce) con il ponte di comando.
6. Sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 20000 tonnellate la comunicazione telefonica o con portavoce deve essere realizzata con almeno uno dei posti di guardia notturna negli alloggi passeggeri.
7. La dotazione personale di ciascun vigile del fuoco deve comprendere un corredo individuale, quale descritto nella convenzione, ad eccezione della veste protettiva, ed inoltre:
  - 1 estintore portatile;
  - 1 cintura di cuoio dotata di idonei attrezzi. In luogo della cintura gli elettricisti che fanno parte della squadra dei vigili del fuoco devono essere forniti di borsa con gli attrezzi del mestiere;
  - 1 maschera con filtro polivalente.

**Art. 216. Addestramento del personale sulle navi senza stazione antincendio.**

1. Sulle navi che non hanno l'obbligo della stazione antincendio e quindi della squadra vigili del fuoco spetta all'ufficiale addetto alla sicurezza di curare l'addestramento di tutte le persone dell'equipaggio ai sensi dell'Art. 215 e di esplicare, in quanto applicabili, gli altri compiti dello stesso articolo attribuiti all'ufficiale addetto alla squadra.

**Art. 218. Sorveglianza antincendio sulle navi nei porti.**

1. Durante la sosta delle navi nei porti, gli impianti e i servizi di bordo per la segnalazione e l'estinzione degli incendi devono essere mantenuti in efficienza. Nel caso di lavori di riparazione o di manutenzione agli impianti suddetti, e con nave a secco in bacino, devono essere provveduti adeguati mezzi sostitutivi.
2. Eventuali esenzioni possono essere rilasciate, per motivate ragioni, dal comandante del porto.
3. Sulle navi che hanno l'obbligo della squadra dei vigili del fuoco anche quando non vi siano passeggeri, almeno un terzo dei componenti la squadra deve essere sempre a bordo pronto per ogni evenienza.

4. I doveri e la responsabilità dell'ufficiale preposto alla squadra dei vigili del fuoco in porto sono assunti, in sua assenza, dall'ufficiale di coperta in servizio.

**Art. 220. Manovra delle porte stagne.**

1. L'ufficiale di guardia sul ponte e quello di guardia in macchina devono sempre essere avvertiti delle manovre di apertura e chiusura delle porte stagne prima e dopo che sono eseguite e devono ricevere assicurazione che a manovra ultimata il tutto ha ripreso l'assetto prescritto per la navigazione.
2. La chiusura delle porte stagne deve essere controllata da un ufficiale o sottufficiale di macchina.

**CAPITOLO II - Controlli alla partenza e durante la navigazione.**

**Art. 225. Chiusura delle boccaporte, portellini ed altre aperture.**

1. Prima della partenza della nave, tutti i portellini di murata e i controportellini che devono rimanere chiusi durante la navigazione devono essere controllati da personale di bordo permanentemente designato a tale incarico, e possibilmente da ufficiali, per accettare che essi siano chiusi in modo stagno e sicuro.
2. La stessa verifica deve essere fatta per la chiusura del portelloni di murata, delle boccaporte, dei barcarizzi, dei portelloni da merci e di ogni altra apertura che deve rimanere chiusa durante la navigazione, in applicazione delle norme del presente regolamento.
3. Il personale incaricato deve darne notizia, a verifica ultimata, al proprio capo servizio, che deve provvedere a sua volta ad informarne il comandante.
4. All'arrivo della nave in porto, le aperture di cui sopra devono essere aperte soltanto da personale autorizzato, il quale deve riferirne al proprio capo servizio. Di tali operazioni deve essere tempestivamente informato l'ufficiale di coperta di servizio.
5. Opportune istruzioni devono essere date dal comando di bordo perché durante la navigazione i portellini e le altre aperture che devono rimanere chiusi non siano aperti all'insaputa del comandante; personale specificatamente incaricato deve controllare giornalmente, in navigazione, lo stato di chiusura degli stessi.

**Art. 226. Controlli delle chiusure stagne.**

1. Tutti i mezzi di chiusura stagna di passaggi attraverso paratie e ponti stagni devono essere mantenuti in perfetto stato ed ispezionati da un ufficiale di macchina che ne abbia l'incarico permanente, prima di ogni partenza, per accertarne la buona manutenzione e la sicura manovrabilità. Il direttore di macchina deve riferire al comandante sull'esito dell'ispezione.

**Art. 229. Mezzi di governo: verifiche e prove.**

1. Nelle 12 ore precedenti l'inizio delle prevista manovra di arrivo o di partenza, la timoneria deve essere verificata e provata dall'equipaggio sotto il controllo di un ufficiale di coperta e di un ufficiale di macchina. La procedura di prova deve includere, ove applicabile, una prova di funzionamento di quanto segue.
  - a) la macchina di governo principale ed ausiliaria;
  - b) i sistemi di telecomando della macchina di governo;
  - c) le apparecchiature di comando in plancia;
  - d) la fonte di emergenza di alimentazione di potenza;
  - e) la correttezza delle informazioni fornite dagli indicatori degli angoli di barra;

- f) gli allarmi per interruzione dell'alimentazione dell'energia al sistema di comando della macchina di governo;
  - g) gli allarmi per avarie alle unità di potenza della macchina di governo.
2. Le verifiche e prove devono includere:
    - a) lo spostamento completo del timone secondo le prestazioni che la macchina di governo deve dare;
    - b) un esame visivo della macchina di governo e suoi collegamenti meccanici;
    - c) il funzionamento dei mezzi di comunicazione tra la plancia ed il locale macchina di governo.
  3. In plancia e nel locale macchina di governo devono essere permanentemente disponibili semplici manuali di istruzioni operative con diagramma a blocchi che mostrino le procedure di passaggio dall'uno all'altro sistema di telecomando e di unità di potenza.

**Art. 230. Controlli e prove di funzionamento prima dell'arrivo e prima della partenza.**

1. Nelle 12 ore precedenti l'inizio della prevista manovra di arrivo o di partenza dovranno essere eseguite a cura di un ufficiale di coperta, di un ufficiale di macchina, e dell'ufficiale addetto alle radiocomunicazioni, per quanto di loro competenza, le seguenti prove di funzionamento:
  - a) strumenti nautici;
  - b) mezzi di radiocomunicazione;
  - c) telegrafo di macchina, sistemi di comunicazione interna e ordini manovra;
  - d) sistemi di allarme di emergenza ottici ed acustici;
  - e) generatore di riserva e generatore di emergenza (ove esiste);
  - f) parallelo tra i generatori principali;
  - g) batterie e circuito elettronico di emergenza compresi i dispositivi automatici;
  - h) prove di avviamento marcia avanti/indietro della motrice principale (o del passo variabile);
  - i) prova delle luci esterne, dei fanali e mezzi acustici di segnalamento marittimo;
  - l) prova delle eliche laterali di manovra (ove esistano);
  - m) prova salpancore e tonnaggi.

**Art. 231. Navi impiegate in viaggi che prevedono più scali nel medesimo giorno.**

1. Per le navi impiegate in viaggi che prevedono più scali nel medesimo giorno sarà sufficiente eseguire i controlli di cui agli Art. 229 e 230 almeno una volta nelle 24 ore.

**Art. 256. Separazione ed organizzazione del traffico.**

1. Allo scopo di ridurre il rischio del verificarsi di sinistri tutte le navi sono tenute ad osservare le norme di separazione ed organizzazione del traffico contenute nei decreti emanati dal Ministero.

**10. D.P.R. 18 APRILE 2006, n. 231 REGOLAMENTO RECANTE DISCIPLINA  
DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE, a norma dell'articolo 2,  
comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297.**

**ALLEGATO  
(previsto dall'articolo 8, comma 2)**

**Qualifiche professionali del personale marittimo e requisiti minimi**

**PERSONALE DI COPERTA**

Mozzo: avere 15 anni di età.

Giovanotto di coperta: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da mozzo.

Marinaio: aver compiuto 18 anni di età ed avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.

Tankista per petroliere: aver effettuato specifico corso di addestramento per petroliere. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi petroliere, in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.

Tankista per chimiche: aver effettuato specifico corso di addestramento per chimiche. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi chimiche in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.

Tankista per gasiere: aver effettuato specifico corso di addestramento per gasiere. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi gasiere, in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.

Operaio di coperta: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione con qualifica di operaio meccanico o di carpentiere o di operaio motorista.

Trattorista: essere in possesso della patente di guida D/E e dimostrare con idonea documentazione rilasciata da un precedente datore di lavoro di aver prestato per almeno 24 mesi attività lavorativa con mansioni richiedenti il possesso della patente sopraindicata.

Stipettaio: aver lavorato almeno 3 anni presso imprese di costruzioni di mobili; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione in servizio di coperta, dei quali almeno 12 in aiuto allo stipettaio.

Carpentiere: aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 3 anni in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero possedere l'abilitazione di maestro d'ascia; oppure aver effettuato almeno 3 anni di navigazione di coperta e macchina; ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo carpentiere.

Ottonaio: aver lavorato per almeno 4 anni come operaio in stabilimenti di costruzione, riparazione ed allestimento navi o in stabilimenti di installazione e riparazione di impianti idraulici;

oppure aver acquisito la qualifica di operaio meccanico; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo ottonaio o 36 mesi di navigazione come giovanotto.

Capitano d'armi: aver effettuato almeno 3 anni di navigazione da marinaio.

Nostromo/secondo nostromo: aver effettuato almeno 4 anni di navigazione da marinaio.

Primo nostromo: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da nostromo.

#### PERSONALE DI MACCHINA

Giovanotto di macchina: aver compiuto 18 anni di età.

Comune di macchina: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione di cui 12 in servizio di macchina.

Giovanotto frigorista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria.

Frigorista: essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione frigoristi; oppure aver lavorato per almeno 4 anni con qualifica di operaio frigorista presso stabilimenti di produzione o di riparazione di impianti frigoriferi; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione con qualifica di comune di macchina su navi da carico dotate di impianti per la refrigerazione del carico; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di servizio su navi passeggeri in aiuto al frigorista; oppure essere in possesso della qualifica di operaio motorista; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo frigorista o 30 mesi di navigazione da giovanotto frigorista.

Giovanotto elettricista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; oppure aver lavorato almeno per 12 mesi presso una officina o stabilimento elettromeccanico.

Elettricista o secondo elettricista: essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezioni elettricisti o elettromeccanici. Oppure aver prestato almeno per 4 anni servizio in uno stabilimento elettrotecnico con qualifica di elettricista; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da giovanotto elettricista o da allievo elettricista, o 24 mesi di navigazione in servizio di macchina con specifica destinazione ai servizi di categoria dopo frequenza di un corso professionale.

Primo elettricista: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da elettricista o da secondo elettricista.

Operaio motorista: aver effettuato 12 mesi di lavoro in officina meccanica-navale e 12 mesi di navigazione al servizio di motori endotermici di potenza non inferiore a 50 HP/asse; oppure aver effettuato, prima o dopo la frequenza di un idoneo corso professionale, almeno 12 mesi di navigazione in servizio di macchina da comune di macchina; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio motorista.

Operaio meccanico: essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione meccanici, o della qualifica di operaio

specializzato o qualificato con almeno 12 mesi di servizio in stabilimenti con tale qualifica; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio meccanico.

Capo operaio: aver effettuato 24 mesi di navigazione da operaio meccanico o proveniente dalla qualifica di capo fuochista.

### PERSONALE POLIVALENTE

All. comune polivalente: aver compiuto 18 anni di età ed appartenere alle categorie iniziali di mozzo, di giovanotto o diplomati nautici di coperta e macchina ed essere in possesso del libretto sanitario qualora adibito a servizi di cucina o di mensa.

Comune polivalente: aver compiuto 18 anni ed aver effettuato 24 mesi complessivi di navigazione nelle qualifiche iniziali dei quali almeno 12 in servizio di coperta ed aver superato uno dei corsi per comuni polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo comune polivalente.

All'operaio polivalente: aver compiuto 18 anni di età ed aver conseguito il diploma dell'istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione macchina; oppure avere la licenza di scuola media con almeno 6 mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale.

Operaio polivalente: aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio polivalente oppure, dopo aver conseguito la qualifica di operaio meccanico, di operaio motorista, di operaio frigorista o di operaio di coperta, aver effettuato 36 mesi di navigazione (dei quali almeno 12 in servizio di coperta per partecipare alla guardia di navigazione in plancia) ed aver superato uno dei corsi per operai polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.

Capo operaio polivalente: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da operaio polivalente ed aver superato uno dei corsi previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.

### PERSONALE SANITARIO

Infermiere: essere in possesso della relativa abilitazione ai sensi della legge sanitaria.

### PERSONALE DI CAMERA

Piccolo di camera: avere 15 anni di età.

Garzone di seconda: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di camera.

Garzone di camera: aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione da piccolo di camera oppure almeno 6 mesi da piccolo di camera dopo aver frequentato un corso alberghiero riconosciuto.

Garzone di prima: aver effettuato almeno 6 mesi di effettiva navigazione da garzone di seconda.

Cameriere: aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di effettiva navigazione da garzone di prima o da garzone di camera oppure comprovare di aver prestato almeno un anno di servizio in albergo, o di aver maturato almeno 24 mesi di navigazione come allievo: commis, cabin steward, lounge steward e comune di camera.

Cameriere (con buona conoscenza di lingue): aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di prima con buona conoscenza di lingue; oppure comprovare di aver prestato servizio alberghiero per almeno 2 anni e aver buona conoscenza di lingue, o aver maturato 24 mesi di navigazione come allievo comune alberghiero, cabin steward, lounge steward, ecc.

Cameriere ripostiere: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cameriere.

Primo cameriere - Capo alloggi: aver effettuato almeno 48 mesi di navigazione da cameriere.

Aiuto guardarobiere: aver effettuato 18 mesi di navigazione da piccolo di camera.

Guardarobiere: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cameriere; ovvero 48 mesi di navigazione da garzone di prima o da garzone di camera.

Maggiordomo - Maitre d'hotel: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione in qualità di primo cameriere; ovvero aver svolto per almeno 48 mesi di servizio come maggiordomo in alberghi di lusso o di prima categoria.

Bambinaia: aver compiuto 18 anni di età, aver conseguito la licenza di scuola media inferiore.

Barista: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come cameriere o almeno 48 mesi di navigazione da garzone di camera o garzone di prima.

Guardiano notturno alberghiero: aver effettuato 24 mesi di navigazione, dei quali almeno 6 nella sezione di camera ed aver frequentato, con esito positivo, un corso antincendio riconosciuto.

#### PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA

Piccolo di cucina: essere in possesso di libretto sanitario.

Garzone di cucina: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina (tale requisito non e' richiesto sulle navi da carico).

Terzo cuoco: avere 18 anni di età ed aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cucina; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione come allievo cuoco.

Secondo cuoco: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da terzo cuoco o 36 mesi da garzone di cucina.

Primo cuoco/capo partita: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da secondo cuoco.

Sottocapo cuoco - Sous chef: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da primo cuoco, ovvero aver effettuato almeno 36 mesi di servizio come cuoco in alberghi di prima categoria.

Capo cuoco/Chef: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da sottocapo cuoco o sous chef o 24 da primo cuoco, oppure dimostrare di aver esercitato le mansioni di capo cuoco in grandi alberghi.

Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.

Dispensiere di equipaggio: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cuoco di equipaggio.

Garzone pasticciere: avere la qualifica di garzone di cucina oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina, ovvero essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di garzone pasticciere a terra.

Pasticciere: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone pasticciere oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di pasticciere a terra, oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo pasticciere.

Capo pasticciere: aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da pasticciere o dimostrare di aver svolto le mansioni di capo pasticciere in grandi alberghi.

Garzone di cambusa: possedere la licenza di scuola media inferiore ed avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di cucina, oppure 24 mesi di navigazione da piccolo di cucina.

Cambusiere: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cambusa, oppure possedere la qualifica di secondo cuoco, ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo cambusiere.

Primo cambusiere o cambusiere unico: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cambusiere, oppure possedere la qualifica di primo cuoco o di dispensiere o avere effettuato almeno 48 mesi da garzone di cambusa.

Bottigliere: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cambusa ovvero 18 mesi di navigazione da cameriere in servizio di sala.

Maestro di casa: avere effettuato almeno 24 mesi di navigazione da dispensiere o da cambusiere ovvero aver effettuato almeno 5 anni di navigazione da cuoco o da primo cameriere.

Garzone panettiere: avere la qualifica di garzone di cucina oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina, oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di garzone panettiere a terra.

Panettiere: aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di panettiere a terra ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come allievo panettiere o avere la qualifica di cuoco di equipaggio.

Capo panettiere: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come panettiere.

Garzone macellaio: essere in possesso della qualifica di garzone di cucina oppure di un certificato attestante 12 mesi di attività lavorativa in una macelleria con mansioni di garzone macellaio.

Macellaio: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come garzone-macellaio, oppure essere in possesso di un certificato attestante la specifica capacità professionale ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come allievo macellaio o avere la qualifica di cuoco di equipaggio.

Capo macellaio: aver effettuato 24 mesi di navigazione da macellaio.

Garzone lavandaio: possedere un certificato di capacità professionale.

Lavandaio/stiratore: aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di un attestato di capacità professionale rilasciato da un precedente datore di lavoro.

Capo lavandaio: aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da lavandaio.

### PERSONALE ADDETTO AI SERVIZI VARI

Tipografo: avere 18 anni di età ed essere in possesso di un certificato di idoneità professionale ed aver prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa presso una tipografia, ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo tipografo.

Operatore cinematografico: avere 18 anni di età ed essere in possesso di attestato di idoneità professionale.

Assistente di ufficio: essere in possesso di licenza di scuola media inferiore ed aver lavorato per almeno due anni presso un ufficio specializzato nel settore turistico ed avere buona conoscenza di almeno una lingua estera; oppure aver conseguito la licenza di segretario d'azienda o l'abilitazione di segretario di amministrazione o il diploma di scuola superiore, ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione come allievo assistente d'ufficio.

Hostess: essere in possesso del libretto di idoneità professionale rilasciato dal centro italiano di cultura turistica, oppure aver conseguito, il diploma di liceo linguistico o di istituto commerciale per periti aziendali e corrispondenti in lingue estere; oppure dimostrare con idonea documentazione di aver svolto per almeno 24 mesi compiti di assistenza turistica presso un'agenzia del settore ovvero aver navigato per 24 mesi come allieva hostess.

Nota: Per alcune figure professionali, concernenti l'estetica della persona, l'intrattenimento sociale, l'attività ricreativa e lo shopping dei passeggeri quali ad esempio: estetica, manicure, parrucchiere, barbiere, ginnasta, orchestrale, intrattenitore sociale, venditore, ecc., e' ammesso l'imbarco, per il tramite dell'ufficio di collocamento, a richiesta dell'armatore che ne valuta la professionalità. In relazione a quanto previsto dalla convenzione IMO STCW/78, recepita nell'ordinamento nazionale con legge 21 novembre 1985, n. 739, il personale di coperta e di macchina e personale polivalente interessato dovrà essere in possesso della certificazione prescritta dalla convenzione stessa.

### ALLIEVI SOTTUFFICIALI

Sezione coperta:

Allievo tankista: aver effettuato 12 mesi di navigazione in servizio di coperta o macchina.

Allievo ottonaio: essere in possesso di idonea documentazione attestante di avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa in qualità di idraulico presso una impresa; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.

Allievo carpentiere: essere in possesso di idonea documentazione attestante di aver prestato per almeno 12 mesi specifica attività lavorativa presso uno stabilimento di

costruzione, riparazione o allestimento di navi o gallegianti; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.

Sezione macchina:

Allievo frigorista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria.

Allievo operaio motorista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per motoristi;

ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento meccanico.

Allievo operaio meccanico: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per meccanici;

ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento meccanico.

Allievo elettricista: aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti;

ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento elettromeccanico.

Sezione cucina:

Allievo cambusiere: possedere la licenza di scuola media inferiore.

SEZIONE SERVIZI VARI

Allievo assistente d'ufficio: essere in possesso della licenza di scuola media inferiore ed avere una discreta conoscenza di una lingua estera.

Allievo tipografo: aver compiuto 18 anni di età ed avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa presso una tipografia, ovvero aver frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.

Allieva hostess: essere in possesso di diploma di scuola media superiore.

ALLIEVI COMUNI ALBERGHIERI

Sezione camera:

Allievo comune di camera: aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di diploma alberghiero o attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero o avere la licenza di scuola media con almeno sei mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale di piccolo di camera o garzone di camera.

Allievo commis - Allievo cabin steward - Allievo lounge steward: essere in possesso di diploma alberghiero o di attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero.

Sezione cucina:

Allievo cuoco: aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di diploma alberghiero o avere la licenza di scuola media con almeno sei mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale di piccolo di cucina o garzone di cucina.

Allievo pasticciere - Allievo panettiere: essere in possesso di diploma alberghiero o di attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero.

Allievo macellaio: essere in possesso del libretto sanitario.

Per le sopraindicate qualifiche di allievo si possono applicare i contratti di formazione e lavoro ai sensi della legge n. 863/1984 e successive modifiche.

**ALLEGATO 4**

## ELENCO INDIRIZZI

Allegato alla Circolare Titolo Personale Marittimo – serie Tabelle di Armamento n. 001

AL	MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI Direzione Generale per gli Italiani all'Estero e le Politiche Migratorie – Uff. III Piazzale della Farnesina, 1 - <b>00194 - ROMA</b>  DIREZIONI MARITTIME (prego passino Uffici dipendenti)	FEDERAGENTI Viale Asia, 3 - <b>00144 - ROMA</b>  FEDEPILOTI Via di Montefiore, 34 - <b>00153 - ROMA</b>
E, p.c.	MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO COMUNICAZIONI Direzione Generale Pianificazione e Gestione dello Spettro Radioelettrico Viale America, 201 - <b>00144 - ROMA</b>	ASSORIMORCHIATORI Via Bissolati, 54 - <b>00187 - ROMA</b>
	MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO COMUNICAZIONI Direzione Generale per i Servizi di Comunicazioni Elettronica e di Radiodiffusione Viale America, 201 - <b>00144 - ROMA</b>	FEDERIMORCHIATORI Via del Pozzetto, 12 - <b>00187 - ROMA</b>
	MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI Direzione Generale del Trasporto Marittimo e per le Vie d'acqua Interne Viale dell'Arte, 16 - <b>00144 - ROMA</b>	A.N.G.O.P.I. Via Ancona, 37 - <b>00198 - ROMA</b>
	MINISTERO DEL LAVORO DELLA SALUTE E DELLE POLITICHE SOCIALI DIPARTIMENTO DELLA QUALITÀ Direzione Generale delle Risorse Umane e Professioni Sanitarie Viale Giorgio Ribotta, 5 - <b>00144 - ROMA</b>	LEGA PESCA Via A.G. Guattani, 9 - <b>00161 - ROMA</b>
	MINISTERO DELL'ISTRUZIONE DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA Dipartimento per l'Istruzione Viale Trastevere, 76 - <b>00153 - ROMA</b>	FEDERPESCA Via Emilio dé Cavalieri, 7 - <b>00198 - ROMA</b>
	IP.SE.MA. Via di San Nicola da Tolentino, 1/5 - <b>00187 - ROMA</b>	CONFCOOPERATIVE - FEDERCOPESCA Via Torino, 146 - <b>00184 - ROMA</b>
	CONFITARMA Piazza SS. Apostoli, 66 - <b>00187 - ROMA</b>	FILT CGIL Via G.B. Morgagni, 27 - <b>00161 - ROMA</b>
	FEDARLINEA Piazza G. G. Belli, 2 - <b>00153 - ROMA</b>	FIT CISL Via Antonio Musa n.4 – <b>00161 - ROMA</b>
		UIL TRASPORTI NAZIONALE Via di Priscilla, 101 – <b>00199 - ROMA</b>
		UGL FEDERAZIONE TRASPORTI Viale del Castro Petrorio, 116 - <b>00161 - ROMA</b>
		FEDERMAR CISAL Via Torino , 95 - <b>00184 - ROMA</b>