



*Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti*

AI VEDASI ELENCO INDIRIZZI
ALLEGATO

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

Reparto VI – Ufficio IV
(Personale Marittimo)

Indirizzo telegrafico: MARICOGECAP

<p style="text-align: center;">M_TRA CGCP Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto</p> <p style="text-align: center;">REGISTRO UFFICIALE</p> <p>Prot. -USCITA 06.05.05</p>
--

Circolare

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

Argomento: “Determinazione delle tabelle minime di armamento di sicurezza del naviglio mercantile e da pesca nazionale, superiore a 150 tonnellate stazza lorda internazionale, in attuazione della Risoluzione IMO A.890 (21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23)”.

1) **PREMESSA**

Le principali disposizioni in merito alle modalità di trasmissione, al Ministero, della documentazione necessaria alla determinazione delle tabelle minime di armamento delle navi mercantili sono oggi contenute nelle circolari titolo: Gente di Mare – Serie: XII - n. 7, del 2 giugno 1992, e n.11, del 9 marzo 1993, entrambe emanate dall'allora Direzione Generale del Lavoro Marittimo e Portuale del Ministero dei Trasporti e Navigazione. Dall'entrata in vigore delle citate circolari si sono registrate significative innovazioni sia normative che tecniche ed in tale fase l'attenzione del legislatore è stata prevalentemente indirizzata, da un lato, ad incrementare i livelli di sicurezza della nave e del lavoro marittimo e, dall'altro, a richiedere una maggiore semplificazione e trasparenza dell'azione amministrativa.

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 minime, 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 MINIME DI SICUREZZA

A) Campo di applicazione.

Sono soggette all'applicazione delle presenti disposizioni le unità mercantili, le unità da pesca mediterranea o oceanica superiori alle 150 tonnellate di Stazza lorda internazionale. Per tutte le restanti unità vale la vigente normativa o l'ordinanza del Capo del Compartimento.

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 minima di sicurezza 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; quest'ultima Risoluzione è stata emanata per la necessità di dover tener conto, nella determinazione delle tabelle minime di sicurezza, anche degli elementi connessi alla "*security* della nave".

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 di 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 minima 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 1 uno schema esemplificativo di tabella, 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) Inoltro della documentazione alle Autorità competenti per la determinazione della tabelle minime di armamento di sicurezza provvisoria

L'Autorità competente effettua l'istruttoria preliminare ai fini della determinazione della tabella minima di sicurezza delle navi mercantili e delle unità da pesca nazionali ⁽¹⁾, rilasciando a conclusione della stessa, una tabella minima di sicurezza, in bollo, redatta secondo il modello previsto dalla Risoluzione IMO A.890 come emendata, avente carattere provvisorio.

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

- il Capo del Compartimento marittimo di iscrizione dell'unità;
- 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, per motivi di urgenza, si può anche fare riferimento all'Autorità consolare competente per territorio, la quale provvederà a rilasciare una tabella minima di sicurezza provvisoria avente validità sei mesi. Entro tale periodo l'armatore dovrà provvedere ad ottenere una nuova tabella minima di sicurezza provvisoria da parte di una delle Autorità competenti sopraelencate, avanzando apposita richiesta documentata.

Ai fini dell'attivazione del procedimento amministrativo, finalizzato al rilascio della tabella minima di sicurezza provvisoria, l'armatore della nave invia, all'Autorità competente, apposita istanza, in bollo, con allegata proposta di tabella minima di sicurezza (mod. all. 1) predisposta sulla base delle indicazioni fornite dalla Risoluzione IMO 890 (21), come emendata dalla Risoluzione IMO A.955 (23) e dalla presente circolare.

L'istanza sopracitata deve essere corredata dalla seguente documentazione:

1. relazione ⁽²⁾ relativa alle principali caratteristiche tecniche della nave, alla sua operatività ed al servizio alla quale l'unità è adibita. La valutazione deve contenere almeno i seguenti elementi:

¹⁾ le disposizioni della presente direttiva si applicano solo “alle unità di qualsiasi tonnellaggio di stazza lorda che effettuano pesca mediterranea o oceanica o di stazza lorda superiore alle 150 tonnellate” ; per le altre unità da pesca – ovvero quelle che operano in pesca locale, costiera e ravvicinata o di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate - la determinazione definitiva della tabella minima di sicurezza è effettuata dall'Autorità marittima locale territorialmente competente che ne invia copia per conoscenza al Ministero.

²⁾ La relazione può anche essere costituita da estratto del “Manuale di gestione” di cui all'art. 17 del dlgs. 271/99 o da estratto del Manuale SMS redatto ai sensi del Codice ISM

- 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, nonché dell'organizzazione dei servizi di guardia secondo quanto previsto dall'articolo 12 del D.P.R. 9 maggio 2001, n. 324;
- c. schema organizzativo indicante i membri dell'equipaggio cui sono assegnate 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, ed allegato III, punto 4.28, del Reg. n.725/2004/CE;
 - ufficiali designati operatori GMDSS, in mancanza dell'operatore dedicato;
- d. relazione dettagliata dell'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 I al predetto decreto;
- e. elenco di unità similari, di proprietà della stessa società armatrice, che svolgono lo stesso tipo di servizio;
- f. informazioni sull'organizzazione aziendale con particolare riferimento alla presenza a terra di strutture di supporto tecnico all'esercizio della nave;
- g. 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 ⁽³⁾;
3. piani alloggio 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 e articolo 17 Annesso II della Convenzione MARPOL(Sope Plan) se necessario;

³) tale piano può essere omissis per tutte le unità che avessero già inviato piani generali al Ministero ai sensi di quanto previsto dall'art. 6 del d. lgs. 271/99 c.d. "Piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro"

7. eventuale copia dell'accordo sindacale stipulato tra le parti in merito alla composizione qualitativo/quantitativa dell'equipaggio;
8. 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 esamina la documentazione e, a conclusione della procedura di consultazione in ambito locale, emana una tabella minima di sicurezza provvisoria, in bollo, redatta secondo il modello previsto dalla Risoluzione IMO A.890, come emendata (Allegato 2).

L'Autorità competente cura l'inoltro della tabella minima di sicurezza provvisoria, 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;
- 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 minima di sicurezza.

La tabella minima di sicurezza provvisoria rilasciata deve avere validità un anno.

Qualora la tabella definitiva non sia stata emanata è possibile richiedere il rinnovo della tabella minima di armamento di sicurezza, valida per un anno, all'Autorità competente che ha rilasciato la tabella provvisoria.

D) Determinazione della tabella minima di sicurezza definitiva da parte del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto / Reparto VI –Ufficio IV(Personale Marittimo)

L'Autorità competente provvede a trasmettere senza ritardo la documentazione relativa alla tabella provvisoria al Comando Generale che, ricevuta la documentazione della tabella, effettua la valutazione della conformità della proposta di tabella minima di sicurezza 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 comunicherà all'Autorità competente ed all'armatore dell'unità la valutazione di non conformità, 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 minima di sicurezza provvisoria, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto emana il decreto d'approvazione della tabella minima di sicurezza definitiva, redatta secondo il modello previsto dalla Risoluzione IMO A.890, come emendata (ALLEGATO 2 senza indicazione della data di scadenza). In allegato alla tabella, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 30 del 1998, sarà rilasciato un addendum.

E) Adeguamento o correzione delle tabelle minime di sicurezza

Le tabelle minime di sicurezza approvate in via definitiva possono essere ridefinite, per adeguarle a quanto richiesto dalla Risoluzione IMO A.890, con la versione in doppia lingua italiano ed inglese, o per effettuare correzioni alle stesse, in relazione alla modifica di dati – quali ad esempio il nome, la stazza, ecc. - su istanza dell'armatore, da indirizzare, per il tramite dell'Autorità competente, al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto / Reparto VI – Ufficio IV.

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, potrà essere richiesta, ad una delle Autorità competenti al rilascio della tabella provvisoria, se all'estero all'Autorità consolare, l'annotazione "a penna" 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 sicurezza provvisoria, comunicando in tal caso l'avvenuta annotazione anche all' Autorità competente che ha rilasciato la tabella originaria.

F) Revisione delle tabelle minime di sicurezza

Le tabelle minime di sicurezza approvate in via definitiva 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 andranno indirizzate ad una delle Autorità competenti alla determinazione provvisoria della tabella minima di sicurezza, indicate in precedenza, le quali provvederanno, comunicandolo al Comando Generale, ad istruire la procedura per il rilascio della tabella di sicurezza minima provvisoria di cui al paragrafo D sopracitato procedendo, a seguito di rilascio della stessa, al successivo ritiro della tabella definitiva.

3) CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI LIVELLI MINIMI DI SICUREZZA

A) Criteria generali

Nell'applicazione dei principi di sicurezza e di organizzazione del lavoro, necessari per la determinazione della tabella minima di sicurezza, deve essere tenuto conto in particolar modo degli strumenti internazionali, comunitari e nazionali, riepilogati nel SMD 05, relativi ai seguenti elementi:

a) organizzazione dei servizi di guardia

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) e fatta eccezione per le unità di dimensioni contenute, 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 con limitata potenza di propulsione ovvero 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 degli 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).

Alle navi passeggeri impiegate in viaggi nazionali si applicano le direttive contenute nella Circolare Titolo: Sicurezza della navigazione Serie generale n. 26 del 4 dicembre 2001 "Riflessi sulla composizione della tabella d'armamento e sulla compilazione del ruolo d'appello a seguito dell'installazione degli apparati radioelettrici compatibili con il sistema GMDSS" emanata dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – VI Reparto Sicurezza della navigazione. Nella Circolare viene inoltre ribadito il principio che la 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 "non può essere il comandante della nave".

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*.

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.

Per le unità adibite a pesca mediterranea o costiera ravvicinata, anche durante il periodo di pesca devono essere garantiti turni di guardia in relazione al carico di lavoro dell'equipaggio durante la campagna di pesca.

b) procedure per la tenuta della guardia in coperta, della guardia in macchina con locale apparato motore presidiato ovvero con locale apparato motore periodicamente non presidiato, e della guardia ai locali radio;

1. coperta e macchina

- a. Per la navigazione illimitata, sia nel caso di navi da passeggeri che da carico, si ritiene che generalmente dovranno essere previsti 3 turni di guardia di 8 ore giornaliere divisi a loro volta in due turni di 4 ore di lavoro separati da 8 ore di riposo, cosiddetta turnazione 4 e 8, secondo il seguente schema:

1 ^a guardia	04.00 – 08.00	16.00 – 20.00
2 ^a guardia	08.00 – 12.00	20.00 – 24.00
3 ^a guardia	00.00 – 04.00	12.00 – 16.00

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

- b. Per la navigazione limitata (nazionale o mediterranea), di durata complessiva più breve, potrà essere utilizzata una schematizzazione della turnazione 6 e 6, basata sulla turnistica seguente:

1° turno	00.00 – 06.00	12.00 – 18.00
2° turno	06.00 – 12.00	18.00 – 24.00

Anche in questo caso il Comandante ed il Direttore di macchina non vengono inclusi nei turni di guardia ma svolgono il proprio orario su base "giornaliera".

- c. Per navigazioni brevi, sia nel tempo che nello spazio (nazionale costiera, nazionale litoranea, nazionale locale), può essere ipotizzata una durata del servizio limitata ovvero nell'ambito della durata di un turno otto ore; si tratta di un orario giornaliero per il quale in un unico turno di guardia è sufficiente la presenza per le sezioni di coperta e di macchina di due ufficiali, eventualmente il Comandante e il Direttore di macchina, e di due comuni, uno di coperta ed uno di macchina.
- d. 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, consisterà in un turno di reperibilità, a carattere giornaliero, nel quale sono utilizzati almeno tre ufficiali di macchina; pertanto nel caso di tabelle che non prevedono il 3° Ufficiale di macchina anche il Direttore parteciperà al turno di reperibilità.

2 – 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.

c) durata dell'orario di lavoro e dell'orario di riposo dei singoli marittimi, compreso il comandante;

Lo svolgimento dei turni di guardia a bordo delle navi mercantili deve essere effettuato in conformità alle disposizioni contenute nell'articolo 3 del decreto n.108 del 2005, che stabilisce che "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" e che bisogna fare in modo che "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".

Per le unità da pesca occorre tener conto dei limiti dell'orario di riposo previsti dal decreto legislativo n. 66/2003, in relazione alla durata della attività di pesca a seconda che si tratti di un'uscita giornaliera o di una campagna di più giorni continuativi.

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.

d) gestione della sicurezza nave, comprese le attività di security secondo quanto disposto dall' art. 3.5 del Reg. CE 725 del 2004;

Nello stabilire la composizione minima dell' equipaggio di una nave, in conformità a quanto disposto dal punto 4.28 del Codice ISPS (parte B), reso obbligatorio dal Reg. CE 725 del 2004, si deve tener conto di qualsiasi carico di lavoro aggiuntivo che potrebbe derivare dall' implementazione dello SSP ("Ship Security Plan") e garantire che la nave sia equipaggiata sufficientemente ed efficacemente, sempre nel rispetto dell' orario di lavoro e dei periodi di riposo minimi, secondo quanto stabilito dal decreto n. 108/2005.

e) 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.

f) misure di prevenzione degli infortuni e di sicurezza del lavoro marittimo;

La determinazione della tabella minima di sicurezza, deve essere 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, a norma della Legge 31 dicembre 1998, n. 485”.

g) caratteristiche dei locali adibiti ad alloggi per l’equipaggio.

La composizione qualitativo-quantitativa dell’equipaggio, infine, 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).

5) NORME TRANSITORIE

Qualora alla data di emanazione della presente Circolare la composizione qualitativa e quantitativa dei componenti degli equipaggi di alcune unità ricadenti nel campo di applicazione della presente Circolare, fosse contenuta in tabelle di armamento provvisorie, entro e non oltre la data del 31 dicembre 2012 l’armatore dovrà attivare il procedimento amministrativo di cui alla lettera c) della medesima Circolare. Decorso tale periodo, la tabella minima di sicurezza provvisoria, rilasciata ai sensi della precedente disciplina verrà, comunque, ritirata.

4) 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
Amm. Isp. Capo (CP) Raimondo POLLASTRINI

PROPOSTA DI TABELLA MINIMA DI SICUREZZA PROVVISORIA

Grado/Funzione <i>Grade/Capacity</i>	Certificato (Regola STCW) <i>Certificate</i> <i>(STCW</i> <i>Regulation)</i>	Area operativa <i>Trading Area</i>	
		Navigazione illimitata <i>Unrestricted</i> <i>navigation</i>	Navigazione limitata <i>Restricted</i> <i>navigation</i>
Comandante / <i>Master</i>			
Primo Ufficiale di Coperta / <i>Chief Mate</i>			
Ufficiale di Navigazione / <i>Deck officer</i>			
Direttore di Macchina / <i>Chief Engineer</i>			
Primo Ufficiale di Macchina / <i>2nd Engineer</i>			
Ufficiale di Macchina / <i>Engine officer</i>			
Operatore GMDSS / <i>GMDSS Operator</i>			
Nostromo / <i>Bosun</i>			
Marinaio / <i>Able Seaman</i>			
Mozzo / <i>Deck boy</i>			
Operaio Meccanico / <i>Fitter</i>			
Operaio Motorista / <i>Motorman</i>			
Elettricista / <i>Electrician</i>			
Giovanotto di macchina / <i>Wiper</i>			
Cameriere / <i>Messman</i>			
Cuoco equipaggio / <i>Cook</i>			
Totale Numero di persone / <i>Total Number of</i> <i>persons</i>			

MARCA
DA BOLLO
(14,62 euro)

ALLEGATO 2

A 21/Res.890

TABELLA MINIMA DI SICUREZZA
MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT



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

Type of navigation



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 / <i>Master</i>	II/2		
Primo Ufficiale di Coperta / <i>Chief Mate</i>	II/2		
Ufficiale di Navigazione / <i>Deck Officer</i>	II/1		
Direttore di Macchina / <i>Chief Engineer</i>	III/3		
Primo Ufficiale di Macchina / <i>2nd Engineer</i>	III/3		
Ufficiale di Macchina / <i>Engine Officer</i>	III/1		
Operatore GMDSS / <i>GMDSS Operator</i>	IV/2- VI/1	1 ⁽¹⁾	1 ⁽¹⁾
Nostromo / <i>Boatswain</i>	II/4		
Marinaio / <i>Able Seaman</i>	II/4		
Mozzo / <i>Deck Boy</i>	VI/1		
Operaio Meccanico / <i>Fitter</i>	III/4- VI/1		
Elettricista / <i>Electrician</i>	VI/1		
Giovanotto di Macchina / <i>Engine Boy</i>	VI/1		
Cuoco equipaggio / <i>Crew Cook</i>	VI/1		
Totale Numero di persone / Total Number of persons			

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;

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.

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 SEAL	Autorità Competente <i>Competent Authority</i> Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto	Firma per conto dell'Amministrazione <i>Signature for and on behalf of the Administration</i>
----------------	--	--

TABELLA DI CONVERSIONE
STAZZA ESPRESSA IN GT / STAZZA CONVENZIONALE-LORDA
(riferimento C.C.N.L. 05 giugno 2007)

Per stazza convenzionale / stazza lorda si intende quella ottenuta moltiplicando la stazza espressa in GT per i coefficienti sotto indicati:

TIPOLOGIA NAVE	COEFFICIENTE
Navi cisterna per greggio, prodotti puliti e rinfuse liquide, bitumiere	0,78
Navi porta rinfuse secche	0,78
Navi da carico generale a 1 ponte	0,75
Navi da carico generale a 2 ponti con GT inferiore a 1500	0,26
Navi da carico generale a 2 ponti con GT da 1500 a 4000	0,30
Navi da carico generale a 2 ponti con superiore a 4000	0,75
Navi porta contenitori cellulari a 1 ponte	0,75
Navi porta contenitori cellulari con GT inferiore a 6000	0,38
Navi porta contenitori cellulari con GT non inferiore a 6000	0,45
Navi frigorifere	0,75
Navi Roll-on/Roll-off – Navi traghetto	0,30
Navi per carichi unitizzati	0,30
Navi porta auto	0,22
Navi porta bestiame	0,45
Gasiere e chimiche	0,78