



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 14.9.2011
COM(2011) 555 definitivo

2011/0239 (COD)

C7-0246/11 IT

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio,
concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Sintesi

La Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia (la convenzione STCW) è stata conclusa nel 1978 tra gli Stati che sono membri dell'IMO (Organizzazione marittima internazionale, l'agenzia dell'ONU competente in materia di norme internazionali sulla navigazione). La convenzione si occupa dei requisiti relativi alla formazione della gente di mare (principalmente gli ufficiali) e dei relativi brevetti.

La convenzione STCW è stata sostanzialmente modificata nel 1995 ed è stata incorporata nel diritto comunitario con la direttiva 94/58 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare¹. In effetti, le norme UE sulla sicurezza marittima sono in larga misura allineate sulle norme internazionali.

La direttiva 94/58 è stata modificata diverse volte e infine sostituita dalla direttiva 2001/25, a sua volta sostituita dalla direttiva 2008/106, attualmente in vigore². Con il passare del tempo le norme UE sono state modificate, principalmente al fine di recepire gli emendamenti alla convenzione STCW, ma anche per sviluppare e perfezionare un sistema di riconoscimento della gente di mare la cui formazione è avvenuta fuori dall'UE. Il riconoscimento delle formazioni impartite fuori dall'UE è infatti una questione fondamentale in una attività come la navigazione marittima, globalizzata ormai da quarant'anni.

In questo contesto, nel 2007 l'IMO ha avviato un *esame approfondito* della convenzione STCW al quale hanno attivamente contribuito sia la Commissione che gli Stati membri e che si è concluso con l'adozione di una serie di importanti modifiche, decise dagli Stati che ne sono parti contraenti, alla conferenza di Manila il 25 giugno 2010.

Le modifiche di Manila alla convenzione entreranno in vigore il 1° gennaio 2012. A decorrere da tale data la formazione nel settore marittimo dovrà ottemperare a nuovi requisiti. Dato che anche gli Stati membri dell'UE sono parti contraenti alla convenzione e nessuno di loro si è opposto alle modifiche di Manila, essi dovranno adeguare la propria legislazione al nuovo testo della convenzione. Inoltre anche il diritto UE dovrebbe allinearsi alle norme internazionali, come è avvenuto finora e allo scopo di evitare eventuali conflitti tra gli obblighi internazionali e quelli a livello UE degli Stati membri. L'allineamento alle norme internazionali è appunto l'obiettivo della presente proposta, che comprende anche alcuni aspetti diretti a cogliere l'occasione della presente proposta legislativa per snellire in una certa misura la direttiva STCW.

Questi aspetti riguardano l'introduzione dell'obbligo per gli Stati membri di trasmettere alla Commissione, per fini statistici, le informazioni già esistenti relative ai brevetti e allungare la durata di un termine attualmente impraticabile previsto dalla procedura di riconoscimento dei sistemi STCW dei paesi terzi.

1.2. La convenzione STCW

È ben noto il carattere internazionale della navigazione marittima. Ciò comporta anche il formarsi di equipaggi che sono stati addestrati in paesi e secondo sistemi diversi e che si trovano ad operare a bordo della stessa nave. A questo riguardo è fondamentale che tutti i membri dell'equipaggio abbiano le capacità necessarie per eseguire i loro compiti in modo sicuro. La formazione, in effetti, svolge un ruolo importante nella sicurezza marittima.

Per questo motivo nel 1978, le parti dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) al fine di "promuovere la sicurezza della vita in mare e la tutela dell'ambiente marino istituendo di comune accordo norme internazionali relative alla formazione, al rilascio dei brevetti e alla guardia per la gente di mare" hanno adottato la Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia ("la convenzione STCW"), che è entrata in vigore nel 1984. Tale convenzione prevede norme minime che gli Stati parti contraenti sono tenuti a rispettare o superare. Come già ricordato, la convenzione STCW è stata sostanzialmente modificata nel 1995 e nel 2010.

Per quanto riguarda la struttura e il contenuto della convenzione, mentre gli articoli introduttivi contengono i principi generali e le disposizioni sull'entrata in vigore e le procedure di modifica, l'allegato tecnico, composto da "regole", contiene i requisiti in materia di formazione, qualifiche e brevetti per le varie posizioni da assumere sulla nave (come "comandante", "secondo ufficiale", ecc.). Un altro allegato alla convenzione, il "Codice", contiene nella Parte "A" delle tabelle dettagliate con una descrizione precisa delle diverse specializzazioni (ad esempio, posizionamento, manovra, movimentazione delle merci) che i candidati alle diverse posizioni a bordo

¹ Direttiva 94/58/CE del Consiglio del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 319 del 12.12.1994, pag.28)

² Direttiva 94/58/CE, modificata dalle direttive 98/35/CE e sostituita dalla direttiva 2001/25, la direttiva 2001/25 è stata modificata dalle direttive 2002/84, 2003/103 e 2005/45, infine è stata sostituita (e quindi abrogata) dalla direttiva 2008/106 (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).

devono apprendere e che devono essere esaminate dagli organi competenti. Infine, la Parte "B" del codice contiene delle direttive sull'esecuzione del complesso delle regole STCW. La Parte "B" del codice è la sola parte della convenzione che non è legalmente vincolante per gli Stati che ne sono parte.

In questo contesto la revisione del 2010 della convenzione mira, da un lato, a migliorarne le disposizioni esistenti (ad esempio, rendendo più severe le norme sulla prevenzione delle frodi e gli standard di idoneità fisica) e, dall'altro, ad adeguarla ai più recenti sviluppi della tecnologia.

Le modifiche di Manila hanno inoltre introdotto una serie di nuovi aspetti, come i requisiti di formazione per "marittimi esperti" e "ufficiali elettrotecnici", che non figuravano nella versione precedente della convenzione.

1.3. Le direttive STCW

Fin dalla loro introduzione, le norme UE sulla formazione e la certificazione della gente di mare hanno perseguito un duplice obiettivo:

- 1) stabilire standard minimi comuni per la formazione dei marittimi imbarcati su navi battenti bandiere dell'UE, sulla base di standard internazionali;
- 2) garantire che i marittimi imbarcati su navi battenti bandiere dell'UE e titolari di brevetti rilasciati da paesi non UE abbiano ricevuto una formazione adeguata.

Questi due aspetti sono interconnessi nelle varie direttive che hanno fatto seguito a quella del 1994 sulla formazione minima della gente di mare, che ha incorporato per la prima volta la convenzione STCW nel diritto UE, mentre le norme UE sono state successivamente modificate seguendo le modifiche apportate alla convenzione STCW.

In tal modo la direttiva 94/58 è stata modificata dalla direttiva 98/35/CE, che recepiva le modifiche apportate nel 1995 alla convenzione, e successivamente sostituita dalla direttiva 2001/25 che introduceva una procedura per il riconoscimento dei brevetti della gente di mare rilasciati da paesi terzi. Sono seguite tre successive modifiche, introdotte dalla direttiva 2002/84 (che definisce la procedura dei comitati per il riconoscimento di certificati di paesi terzi), dalla direttiva 2003/103 (che prevede una nuova procedura per il riconoscimento di certificati di paesi terzi), dalla direttiva 2005/23 (che introduce dei requisiti per la gente di mare in servizio a bordo di navi passeggeri) e dalla direttiva 2005/45 (relativa al riconoscimento reciproco dei certificati rilasciati dagli Stati membri). Infine, la direttiva 2008/106 ha sostituito la direttiva 2001/25, introducendo nuovi elementi in relazione alla procedura dei comitati.

Le linee principali di questo quadro legislativo in via di evoluzione possono essere riassunte come segue, tenendo conto dei tre obiettivi politici indicati sopra:

- 1) Sono state stabilite delle norme comuni per la formazione della gente di mare in servizio a bordo di navi battenti bandiere dell'UE, che riproducono quelle stabilite nella convenzione STCW. Tale norma, una volta incorporate nel diritto UE, e quindi divenute parte di esso, sono interpretate e attuate secondo i principi di tale ordinamento e, se necessario, fatte applicare come ogni altra norma del diritto UE. A norma della direttiva attualmente in vigore, se vengono apportate modifiche minori alla convenzione STCW, la stessa direttiva può essere aggiornata attraverso una procedura dei comitati; se vengono adottate importanti modifiche a livello internazionale, si rende necessario aggiornare quella in vigore, come nel caso presente.
- 2) Riconoscimento di paesi terzi. Dopo la creazione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), la Commissione ha ottenuto il sostegno necessario per acquisire una conoscenza accurata dei sistemi di formazione e certificazione della gente di mare dei paesi non UE. La Commissione è stata quindi incaricata della valutazione di tali sistemi attraverso la direttiva 2003/103. In particolare, la Commissione ha il compito di valutare, con l'assistenza dell'EMSA, l'ottemperanza di paesi terzi ai requisiti della convenzione STCW.
- 3) Il riconoscimento di un paese terzo, che deve essere richiesto da uno Stato membro, avviene nel modo seguente: anzitutto, l'EMSA effettua un'ispezione a terra del sistema e delle strutture di formazione e certificazione marittima, allo scopo di raccogliere le prove della conformità alle norme della convenzione STCW; successivamente, sulla base dei risultati dell'ispezione e della documentazione trasmessa dal paese terzo in questione, i servizi della Commissione valutano la conformità alla convenzione STCW del sistema.

La fase di valutazione della conformità può comportare una serie di contatti con il paese terzo interessato, che può voler introdurre correzioni alla propria legislazione o pratiche per adeguarsi alle raccomandazioni della Commissione. Il tempo necessario a questo fine dipende dalla natura e dall'ampiezza di tali correzioni e dagli sforzi fatti dal paese in questione. Alla fine di questo processo la Commissione trasmette un progetto di decisione (con la quale riconosce il paese o ritira il proprio riconoscimento) agli Stati membri per parere, nel quadro di una procedura dei comitati. La decisione è infine adottata dalla Commissione e pubblicata nella Gazzetta

ufficiale. Il riconoscimento della Commissione significa che uno Stato membro può riconoscere i certificati rilasciati dal paese riconosciuto e che la gente di mare di tale paese avrà diritto di lavorare a bordo di navi battenti bandiera di tale Stato membro. Gli Stati membri, tuttavia, non hanno l'obbligo di riconoscere i certificati di tali paesi, nonostante il riconoscimento da parte della Commissione. Viceversa, la gente di mare proveniente da paesi non riconosciuti non è autorizzata a lavorare a bordo di navi battenti una bandiera UE.

2. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

2.1. Contenuto della proposta

2.1.1. Le modifiche di Manila

Come già indicato sopra, la presente proposta si propone di incorporare nel diritto UE le modifiche apportate nel 2010 alla convenzione STCW, in particolare al fine di evitare conflitti tra gli obblighi a livello internazionale e quelli a livello dell'UE degli Stati membri.

Le modifiche del 2010 riguardano sia le "regole" allegate alla convenzione che il più tecnico "codice", la cui parte "A", come già spiegato, è obbligatoria. Le principali modifiche alla convenzione, che si riflettono nella presente proposta, sono:

- disposizioni più severe per quanto riguarda formazione e valutazione, il rilascio dei certificati di competenza, nonché la prevenzione delle frodi;
- norme più aggiornate per quanto riguarda l'idoneità fisica, l'idoneità al servizio nonché l'abuso di alcol;
- nuovi requisiti concernenti la certificazione relativa a marittimi esperti, ufficiali elettrotecnici nonché la formazione di sicurezza per tutta la gente di mare;
- requisiti aggiornati per il personale presente a bordo di determinati tipi di navi;
- chiarimento e semplificazione della definizione di "certificato".

Infine, la proposta ha adeguato le disposizioni STCW sulla guardia, allo scopo di allinearle alle norme UE sull'orario di lavoro della gente di mare.

2.1.2. Proroga da tre a diciotto mesi del termine stabilito dall'articolo 19, paragrafo 3, della direttiva 2008/106.

La proposta mira inoltre a rendere più realistico l'attuale termine di tre mesi per il riconoscimento di paesi terzi attualmente previsto all'articolo 19, paragrafo 3, della direttiva 2008/106. Tale norma riguarda il periodo a disposizione della Commissione per decidere sul riconoscimento di un paese terzo in seguito alla domanda di uno Stato membro.

Va sottolineato che questo termine deriva dalla precedente procedura per il riconoscimento dei paesi terzi, introdotta dalla direttiva 2001/25/CE. A norma di tale procedura gli Stati membri che desiderano riconoscere un paese terzo dovevano trasmettere alla Commissione la documentazione a sostegno della loro richiesta. Il lavoro a livello UE avveniva quindi sulla base della documentazione già predisposta e senza alcun coinvolgimento del paese terzo. La Commissione disponeva di tre mesi per esaminare i documenti.

L'attuale meccanismo per riconoscere i paesi terzi, introdotto dalla direttiva 2003/103/CE, è radicalmente diverso e l'esperienza ha rivelato che il termine di tre mesi ereditato dalla precedente procedura è totalmente irrealistico.

In base al sistema attuale, di fatto, il riconoscimento di un paese terzo avviene dopo un'ispezione effettuata in loco dall'EMSA, la relazione presentata da quest'ultima, uno scambio di corrispondenza tra la Commissione e il paese terzo, una valutazione da parte della Commissione, la procedura dei comitati e infine l'adozione di una decisione.

In questo contesto, anzitutto, le ispezioni del paese terzo devono essere programmate dall'EMSA, il che significa che l'ispezione non viene eseguita necessariamente subito dopo la richiesta dello Stato membro.

Inoltre, la valutazione di un paese terzo implica che le autorità di tale paese siano coinvolte nel dialogo con la Commissione. Ciò richiede tempo, in particolare per permettere all'amministrazione del paese terzo di correggere eventuali carenze inizialmente individuate.

Tutto questo rende il termine di tre mesi completamente irrealistico. L'esperienza acquisita con l'attuazione della direttiva 2008/106 insegna che un periodo di tempo ragionevole per l'espletamento dell'intera procedura è diciotto mesi. L'attuale proposta comprende una disposizione che modifica la direttiva 2008/106 a questo fine.

2.1.3. Trasmettere alla Commissione le informazioni esistenti sui certificati

Soprattutto durante l'ultimo decennio sono emerse con chiarezza ai decisori politici, sia a livello europeo che nazionale, le difficoltà di raccogliere dati completi ed accurati sulla gente di mare. Anche se esiste un certo numero di studi, essi o si basano su ipotesi o non sono sufficientemente dettagliati a livello dell'UE. Questo punto è stato inoltre evidenziato dalla Task force sull'occupazione marittima e la competitività³, che ha sottolineato la necessità di disporre di statistiche accurate. Una fonte potenziale di dati accurati sono i certificati e le convalide rilasciati dalle amministrazioni nazionali.

Attualmente, a norma della convenzione STCW gli Stati che l'hanno sottoscritta sono tenuti a conservare registri di tutti i certificati e convalide e delle relative riconvalide o altre misure che li riguardano (regola I/2(14)). Analogamente gli Stati membri dell'UE, a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, della direttiva 2008/106, hanno l'obbligo di mantenere un registro dei certificati e delle convalide che sono stati rilasciati. Mentre si tratta di un'importante fonte di dati, i diversi formati utilizzati da ogni Stato membro, uniti a problemi di tipo statistico (come il potenziale doppio conteggio di marittimi che hanno ottenuto certificati o convalide da diversi Stati membri) non permettono un quadro completo.

La Commissione pertanto ritiene che la raccolta delle informazioni già esistenti nei registri nazionali in modo armonizzato e coerente e pienamente in linea con i requisiti per la tutela delle informazioni personali offrirebbe un aiuto notevole al fine di raggiungere un quadro statistico corretto sulla professione di marittimo in Europa.

Andrebbe sottolineato che l'EMSA ha già sviluppato una piattaforma in grado di effettuare la raccolta e l'analisi di queste informazioni, attraverso il "sistema di informazioni STCW".

Questo sistema è stato presentato agli Stati membri, che hanno manifestato interesse per il potenziale e l'utilità che esso può offrire. Il sistema è già stato presentato al Garante europeo per la protezione dei dati che lo ha approvato con lettera all'EMSA del 9 aprile 2008. In tale occasione il Garante ha chiesto alcuni aggiustamenti che sono stati accolti dall'EMSA.

In conclusione, la presente proposta prevede una nuova norma che impone agli Stati membri di trasmettere informazioni standardizzate alla Commissione a fini di analisi statistiche.

È intenzione della Commissione utilizzare il "sistema di informazione STCW" dell'EMSA come piattaforma per raccogliere le informazioni richieste ed effettuare le necessarie analisi statistiche. Il contenuto di tali informazioni figura in dettaglio in un allegato tecnico alla presente proposta.

2.1.4. Adeguamento alle nuove regole sulla "comitatologia"

Nell'ambito del sistema istituito dalla direttiva 2008/106 la comitatologia è rilevante sotto due aspetti.

Il primo riguarda gli adattamenti tecnici, ora limitati ai (recentemente introdotti) requisiti di informazione (allegato V).

Il secondo riguarda la procedura per il riconoscimento dei paesi terzi. Come ricordato, la direttiva 2008/106 prevede la procedura dei comitati per il riconoscimento di paesi terzi da parte della Commissione.

In questo contesto, il trattato di Lisbona ha introdotto significative modifiche al meccanismo di "comitatologia". Sono state create infatti due categorie di atti non legislativi, vale a dire, gli "atti delegati" e gli "atti di esecuzione", entrambi pertinenti alla presente proposta.

In effetti, a norma del nuovo trattato, la procedura per l'adattamento tecnico della direttiva è disciplinata dalle norme sugli "atti delegati", mentre le decisioni sul riconoscimento di paesi terzi sono disciplinate dagli "atti di esecuzione".

La presente proposta contiene disposizioni a questo effetto.

2.2. Entrata in vigore e misure transitorie

Le modifiche alla convenzione STCW decisa a Manila entreranno in vigore il 1° gennaio 2012 (a norma dell'articolo XII della Convenzione e Appendice 1, Risoluzione 1(3) dell'Atto finale della conferenza di Manila). Dato che in quel momento la presente proposta non sarà stata ancora adottata, è stato previsto che la direttiva proposta entrerà in vigore non appena sarà stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

L'accordo di Manila comprende inoltre misure transitorie (contenute nella regola I/15) dirette a permettere ai candidati che avevano iniziato la loro formazione prima che le modifiche di Manila entrassero in vigore di completarla con le stesse regole.

³ La Task force era composta da rappresentanti dei principali stakeholder coinvolti in particolare gente di mare e armatori

Le misure transitorie, analogamente, permettono il rinnovo e la riconvalida di certificati rilasciati prima dell'entrata in vigore della convenzione modificata il 1° gennaio 2012.

Dato che i certificati devono essere riconvalidati o rinnovati al più tardi dopo cinque anni, e considerando che la durata massima possibile di un corso di formazione è di cinque anni, la convenzione di Manila prevede che sia i nuovi certificati che i rinnovi/riconvalide possono essere completati/realizzati con le vecchie regole fino al 1° gennaio 2017. In questo contesto, si propone che la direttiva rispecchi la Convenzione anche per quanto riguarda le misure transitorie. Le misure transitorie della Convenzione sono state quindi riprodotte nella proposta.

2.3. Base giuridica

Articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2.4. Principio di sussidiarietà

Dato che la convenzione STCW è già stata recepita nel diritto dell'UE, è giustificato anche il recepimento delle modifiche alla Convenzione STCW. Gli Stati membri non possono attuare la convenzione STCW in modo omogeneo senza le possibilità di applicazione esistenti a norma del diritto UE. Se le modifiche di Manila non venissero incorporate nel diritto UE, dal gennaio 2012 (quando le modifiche entreranno in vigore) gli Stati membri si troverebbero a violare il diritto internazionale o il diritto dell'UE, conflitto che deve essere evitato.

2.5. Principio di proporzionalità

Se le modifiche di Manila non venissero incorporate nel diritto UE, gli Stati membri violerebbero il diritto internazionale o il diritto dell'UE, conflitto che deve essere evitato.

2.6. Scelta dello strumento

Dato che la misura da modificare è una direttiva, quest'ultima appare lo strumento più appropriato.

3. ESITO DELLA CONSULTAZIONE CON LE PARTI INTERESSATE

Va sottolineato fin dall'inizio che, dato che gli Stati membri sono parti alla convenzione STCW, avevano la possibilità di esprimere il loro punto di vista nel quadro della revisione della Convenzione, in particolare alla conferenza di Manila.

Effettivamente gli Stati membri hanno preso parte attiva alla conferenza mentre la Commissione ha organizzato il coordinamento della posizione dell'UE. Inoltre, nell'ambito della convenzione STCW tutte le parti possono opporsi a qualsiasi modifica notificando la loro opposizione all'IMO (articolo XII della Convenzione).

Nel caso delle modifiche di Manila, l'opposizione doveva essere notificata entro il 1° luglio 2011 e nessuno Stato membro lo ha fatto.

Per quanto riguarda la proposta di direttiva, gli esperti degli Stati membri sono stati consultati sull'esercizio di revisione nel corso di una riunione che si è tenuta a Bruxelles il 3 dicembre 2010. In tale occasione gli Stati membri hanno espresso all'unanimità il desiderio che le modifiche di Manila venissero incorporate nel diritto UE, giudicando invece che non si dovesse procedere ad una revisione della direttiva.

L'occasione per consultare le parti interessate è stata offerta dal lavoro della Task force sull'occupazione marittima e la competitività, organismo indipendente istituito nel luglio 2010 che ha concluso i propri lavori nel giugno 2011 e ha pubblicato una relazione⁴ contenente le raccomandazioni strategiche alla Commissione e alle parti sociali su come promuovere la professione del marittimo in Europa. La relazione affronta anche la questione della STCW e preferisce chiaramente l'incorporazione delle norme internazionali nel diritto UE⁵

⁴ Pubblicata il 20 luglio 2011

⁵ Cfr. 4.1.5.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
recante modifica della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio,
concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea, previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁶

visto il parere del Comitato delle regioni⁷,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- 1) Le norme sulla formazione e la certificazione della gente di mare sono state decise a livello internazionale attraverso la Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia ("la convenzione STCW"), adottata nel 1978 dalla conferenza dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), entrata in vigore nel 1984 e modificata in misura rilevante nel 1995.
- 2) La Convenzione STCW è stata integrata nel diritto dell'Unione per la prima volta con la direttiva 94/58/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare⁸ successivamente le norme UE sulla formazione e la certificazione della gente di mare sono state adattate alle successive modifiche apportate alla Convenzione, mentre è stato istituito un meccanismo UE comune per il riconoscimento dei sistemi di formazione e certificazione della gente di mare nei paesi terzi; più tardi, le norme dell'Unione in materia, attraverso una rifusione, sono divenute la direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008⁹.
- 3) Nel 2010 si è tenuta a Manila una conferenza tra gli Stati parti della convenzione STCW che ha apportato varie modifiche alla Convenzione, vale a dire per quanto riguarda la prevenzione delle frodi sui certificati, nel settore degli standard medici, in materia di formazione sulla sicurezza e in relazione alla formazione nelle questioni tecnologiche. Le modifiche di Manila hanno inoltre introdotto alcuni requisiti per i marittimi esperti e stabilito nuovi profili professionali, come ufficiali elettrotecnici.
- 4) Tutti gli Stati membri sono parti della Convenzione e nessuno di essi ha mosso obiezioni contro le modifiche di Manila con la procedura prevista a questo riguardo.
Gli Stati membri devono quindi allineare le proprie norme nazionali alle modifiche di Manila. È necessario evitare conflitti tra gli impegni a livello internazionale degli Stati membri e i loro impegni nell'ambito dell'UE. Inoltre, dato il carattere mondiale della navigazione marittima, le norme dell'Unione in materia di formazione e certificazione, dovrebbero essere allineate alle norme internazionali. È necessario quindi modificare di conseguenza diverse disposizioni della direttiva 2008/106/CE per accogliere le modifiche di Manila.
- 5) Alla conferenza di Manila gli Stati che ne erano parti hanno inteso, tra l'altro, fissare dei limiti oggettivi alle deroghe alle ore di riposo minimo previsto per il personale di guardia e i marittimi che svolgono compiti connessi alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento. Anche queste nuove norme devono essere incorporate nel diritto dell'UE. Esse devono però conformarsi alle disposizioni sulle ore di riposo applicabili alla gente di mare a norma delle direttive 1999/63/CE del 21 giugno 1999¹⁰ e 2009

⁶ GU C [...] del [...].pag. [...]

⁷ GU C [...] del [...].pag. [...]

⁸ GU L.319 del 12.12.1994, pag. 28

⁹ GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33

¹⁰ Direttiva 1999/63/CE del Consiglio del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione

del 16 febbraio 2009¹¹ del Consiglio. Inoltre, è necessario porre dei limiti alla facoltà di autorizzare delle deroghe per quanto riguarda la durata massima, la frequenza e la portata. E' necessario introdurre nella direttiva delle disposizioni a questo riguardo.

- 6) La direttiva 2008/106/CE contiene inoltre un meccanismo per il riconoscimento dei sistemi di formazione e certificazione della gente di mare dei paesi terzi.

Il riconoscimento avviene con decisione della Commissione in seguito a una procedura nella quale la Commissione è assistita dalla Agenzia europea per la sicurezza marittima (l'Agenzia) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002¹² e dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002¹³; l'esperienza acquisita nell'applicazione delle disposizioni della direttiva 2008/106/CE sul riconoscimento dei paesi terzi a fini di STCW suggerisce di introdurre una modifica nella relativa procedura, in particolare per quanto riguarda il termine trimestrale entro il quale **decidere sul riconoscimento**, attualmente previsto dall'articolo 19, paragrafo 3, della suddetta direttiva.

Dato che il riconoscimento comporta lo svolgimento di un'ispezione, che deve essere pianificata ed eseguita, da parte dell'Agenzia, e, nella maggior parte dei casi, importanti correzioni da apportare ai requisiti STCW da parte del paese terzo in questione, l'intera procedura non può essere espletata nell'arco di tre mesi; in base all'esperienza, un periodo di tempo più realistico a questo riguardo sembra essere diciotto mesi. È necessario quindi modificare di conseguenza il suddetto termine, pur mantenendo la possibilità per lo Stato membro richiedente di riconoscere in via temporanea il paese terzo per mantenere la flessibilità.

- 7) Le statistiche disponibili sulla gente di mare in Europa sono incomplete e spesso imprecise, il che rende ancora più difficile prendere decisioni in questo delicato settore. Poter disporre di dati dettagliati sulla certificazione della gente di mare pur non risolvendo interamente il problema contribuirebbe ad una maggiore chiarezza.

Attualmente, a norma della convenzione STCW, gli Stati che ne sono parti sono tenuti a conservare registri di tutti i certificati e convalide e delle relative riconvalide o altre misure che li riguardano (norma I/2(14)). Gli Stati membri, a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, della direttiva 2008/106, hanno l'obbligo di conservare un registro dei certificati e delle convalide che sono stati rilasciati.

Per poter disporre di un quadro il più completo possibile della situazione dell'occupazione in questo settore in Europa, si dovrebbe chiedere agli Stati membri di trasmettere alla Commissione una scelta delle informazioni già contenute nei loro registri dei certificati della gente di mare. Tali informazioni dovrebbero essere utilizzate per fini statistici e in conformità alle norme dell'Unione sulla protezione dei dati.

È necessario quindi introdurre una norma a questo fine nella direttiva 2008/106/CE.

- 8) Al fine di raccogliere dati sulla professione della gente di mare che siano coerenti con l'evoluzione di quest'ultima e della tecnologia, il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato alla Commissione per quanto riguarda gli adattamenti dell'allegato V della direttiva 2008/106/CE. Tali atti delegati dovrebbero riguardare, in particolare, il contenuto delle informazioni sulle convalide, sui certificati di competenza o di idoneità e sul numero e i dettagli dei marittimi i cui certificati sono rilasciati o convalidati, tenendo conto delle salvaguardie sulla protezione dei dati indicate nel summenzionato allegato.

Inoltre, la Commissione dovrebbe poter adottare atti delegati al fine di stabilire misure per la raccolta, la conservazione e l'analisi di questo tipo di informazioni statistiche da parte degli Stati membri al fine di rispondere alle nuove necessità statistiche sulla gente di mare e poter raccogliere informazioni aggiornate e coerenti con la realtà. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti.

La Commissione, in sede di preparazione e redazione di atti delegati, deve garantire la contemporanea, tempestiva e appropriata trasmissione dei pertinenti documenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- 9) Al fine di garantire condizioni uniformi nell'attuazione della direttiva 2008/106/CE sono state conferite alla Commissione competenze di esecuzione nel settore della formazione e dell'abilitazione della gente di mare.

Europea (FST) – Allegato: accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33)

¹¹ GU L 124 del 30.5.2009, pag.30

¹² GU L 208 del 5.8.2002, pag.1

¹³ GU L 324 del 29.11.2002, pag.1

È necessario che tali competenze siano esercitate in conformità al regolamento (UE) n.182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹⁴.

- 10) La procedura di esame dovrebbe essere utilizzata per le decisioni di esecuzione sul riconoscimento e la revoca del riconoscimento dei sistemi STCW di paesi terzi.
- 11) Le modifiche alla convenzione entrano in vigore il 1° gennaio 2012, mentre nell'accordo di Manila sono state previste misure transitorie fino al 1° gennaio 2017 per permettere una transizione senza difficoltà alle nuove norme. È necessario che la presente direttiva preveda lo stesso quadro temporale e le stesse misure transitorie.
- 12) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2008/106/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «comandante», la persona che ha il comando di una nave;
- 2) «ufficiale» un membro dell'equipaggio, diverso dal comandante, nominato a tale funzione in forza di leggi o di regolamenti nazionali o, in mancanza di questi, in forza dei contratti collettivi o in base alle consuetudini;
- 3) «ufficiale di coperta» l'ufficiale qualificato conformemente alle disposizioni di cui al capitolo II dell'allegato I;
- 4) «primo ufficiale di coperta» l'ufficiale gerarchicamente sotto il comandante e al quale compete il comando della nave qualora il comandante non sia in grado di esercitarlo;
- 5) «ufficiale di macchina» l'ufficiale qualificato conformemente alle disposizioni di cui all'articolo III dell'allegato I;
- 6) «direttore di macchina» l'ufficiale di macchina principale, responsabile della propulsione meccanica, del funzionamento e della manutenzione degli impianti meccanici ed elettrici della nave;
- 7) «primo ufficiale di macchina» l'ufficiale di macchina gerarchicamente sotto il direttore di macchina al quale compete la responsabilità della propulsione meccanica, il funzionamento e la manutenzione degli impianti meccanici ed elettrici della nave qualora il direttore di macchina non sia in grado di assumerla;
- 8) «allievo ufficiale di macchina» una persona che sta effettuando l'addestramento per diventare ufficiale di macchina, designata come tale dalla legge nazionale o di regolamenti;
- 9) «radioperatore» una persona in possesso di un certificato adeguato rilasciato o riconosciuto dalle autorità competenti ai sensi delle norme radio;
- 10) «marinaio» un membro dell'equipaggio della nave diverso dal comandante o dagli ufficiali;
- 11) «nave adibita alla navigazione marittima» una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne, nelle acque protette o nelle acque adiacenti alle acque protette o alle zone in cui si applicano i regolamenti portuali;
- 12) «nave battente bandiera di uno Stato membro» una nave registrata in uno Stato membro e battente bandiera del medesimo Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo; le navi che non corrispondono a questa definizione sono equiparate alle navi battenti bandiera di un paese terzo;
- 13) «viaggi costieri» i viaggi in prossimità di uno Stato membro, come stabilito dallo Stato membro in questione;
- 14) «potenza di propulsione» la potenza d'uscita totale massima nominale continua in chilowatt sviluppata da tutti gli apparati di propulsione principali della nave che appare sul certificato di iscrizione della nave o su altro documento ufficiale;

¹⁴ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13

- 15) «nave petroliera» la nave costruita e impiegata per il trasporto alla rinfusa di petrolio grezzo e suoi derivati;
- 16) «nave chimichiera» la nave, costruita o adattata, adibita al trasporto alla rinfusa dei prodotti chimici allo stato liquido elencati al capitolo 17 del codice internazionale dei prodotti chimici alla rinfusa, di volta in volta vigente;
- 17) «nave gasiera» la nave, costruita o adattata, adibita al trasporto alla rinfusa dei gas liquefatti o altri prodotti elencati nel capitolo 19 del codice internazionale dei trasportatori di gas, di volta in volta vigente;
- 18) «norme radio» le norme radio rivedute, adottate dalla Conferenza mondiale delle radiocomunicazioni per il servizio marittimo mobile, di volta in volta vigenti;
- 19) «nave passeggeri» la nave adibita alla navigazione marittima che trasporta più di dodici passeggeri;
- 20) «nave da pesca» la nave adibita alla cattura di pesce o altre risorse vive del mare;
- 21) «convenzione STCW», la convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, del 1978, in quanto applicabile alle materie in oggetto tenuto conto delle disposizioni transitorie di cui all'articolo VII e alla regola I/15 della convenzione e comprendente, ove richiamate, le norme applicabili del codice STCW, entrambi nella loro versione aggiornata;
- 22) «servizio radio» le funzioni, a seconda del caso, di guardia, di manutenzione e di riparazione tecnica eseguite conformemente alle norme radio, della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74) di volta in volta vigente, a discrezione dei singoli Stati membri, delle pertinenti raccomandazioni dell'IMO;
- 23) «nave passeggeri ro-ro» la nave da passeggeri avente spazi per il carico roll on-roll off o spazi delle categorie speciali come definite dalla SOLAS 74, di volta in volta vigente;
- 24) «codice STCW», il codice di formazione della gente di mare, del rilascio di brevetti e della guardia, adottato dalla conferenza delle parti della convenzione STCW con la risoluzione 2 del 2010 di volta in volta vigente;
- 25) «funzioni» una serie di mansioni, doveri e responsabilità come specificatamente indicati dal codice STCW, necessari per la conduzione della nave, la salvaguardia della vita umana in mare e la tutela dell'ambiente marino;
- 26) «compagnia» il proprietario della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quale l'armatore o il noleggiatore della nave, che abbia rilevato dal proprietario la responsabilità della conduzione della stessa e che, nell'assumere tale responsabilità, si è fatto carico di tutti i doveri e le responsabilità gravanti sulla compagnia ai sensi della presente direttiva;
- 27) Soppresso;
- 28) «servizio di navigazione» il servizio a bordo di una nave rilevante ai fini del rilascio di un certificato o per il conseguimento di un'altra qualifica;
- 29) «riconosciuto» riconosciuto da uno Stato membro a norma della presente direttiva;
- 30) «paese terzo» paese che non è uno Stato membro;
- 31) «mese» un mese civile o trenta giorni risultanti da periodi di durata inferiore ad un mese;
- 32) «radioperatore GMDSS», persona qualificata in conformità alle disposizioni di cui al capitolo IV dell'allegato I;
- 33) «Codice ISPS» il Codice internazionale per la sicurezza degli impianti portuali e delle navi (*International Ship and Port Facility Security*) adottato il 12 dicembre 2002, dalla risoluzione n° 2 della Conferenza degli Stati contraenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del 1974, di volta in volta vigente;
- 34) «ufficiale di sicurezza della nave», la persona a bordo della nave, che risponde al Comandante ed è designata dalla società come responsabile della sicurezza della nave, e in particolare dell'attuazione e del rispetto del piano di sicurezza della nave, e come collegamento con l'agente di sicurezza della società e con l'agente di sicurezza dell'impianto portuale;
- 35) «compiti di sicurezza», tutti i compiti e le mansioni di sicurezza a bordo delle navi dal capo XI/2 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974, modificata) e dal Codice internazionale per la sicurezza degli impianti portuali e delle navi (ISPS);

- 36) «certificato di competenza», certificato rilasciato e approvato relativo a comandanti, ufficiali e radi operatori GMDSS, a norma delle disposizioni dei Capi II, III, Ivi VII dell'allegato I, che abilita il legittimo titolare a servire nella capacità in questione e a svolgere le funzioni previste al livello di responsabilità in esso specificato;
- 37) «certificato di idoneità», certificato diverso da un certificato di competenza, rilasciato ad un marittimo, che attesta che i rispettivi requisiti in materia di formazione, competenza o servizio in navigazione previsti dalla direttiva sono soddisfatti;
- 38) «prova documentale», documentazione, diversa dal certificato di competenza o dal certificato di idoneità, utilizzata per stabilire che i rispettivi requisiti previsti dalla presente direttiva sono soddisfatti;
- 39) «ufficiale elettrotecnico», ufficiale qualificato in conformità alle disposizioni di cui al capo III dell'allegato I;
- 40) «marittimo esperto di coperta» marinaio qualificato in conformità alle disposizioni di cui al capo II dell'allegato I;
- 41) «marittimo esperto di macchina» marinaio qualificato in conformità alle disposizioni di cui al capo III dell'allegato I.

Articolo 2

Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica alla gente di mare di cui alla presente direttiva che presta servizio a bordo di navi adibite alla navigazione marittima battenti bandiera di uno Stato membro ad eccezione:

- a) Delle navi da guerra, navi da guerra ausiliare o altre navi appartenenti ad uno Stato membro o gestite da uno Stato membro esclusivamente a fini governativi e non commerciali;
- b) Delle navi da pesca;
- c) Delle unità da diporto che non effettuano alcun traffico commerciale;
- d) Delle imbarcazioni di legno di costruzione rudimentale.

Articolo 3

Formazione e abilitazione

- 1) Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché la gente di mare in servizio a bordo di una nave di cui all'articolo 2 riceva una formazione che sia almeno conforme ai requisiti della convenzione STCW, riportati nell'allegato I della presente direttiva, e sia titolare di certificati di cui all'articolo 1, punto 36 e punto 37;
- 2) Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché i membri dell'equipaggio che devono essere abilitati conformemente alla regola III/10.4 della SOLAS 74 siano formati e abilitati a norma della presente direttiva.

Articolo 4

Soppresso

Articolo 5

Certificati e convalide

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché la gente di mare in servizio a bordo di una nave di cui all'articolo 2 riceva una formazione che sia almeno conforme ai requisiti della convenzione STCW, riportati nell'allegato I della presente direttiva, e sia titolare di certificati di cui all'articolo 1, punto 36 e punto 37;
2. I certificati per comandanti, ufficiali e radi operatori sono convalidati dallo Stato membro come prescritto dal presente articolo;
3. I certificati sono rilasciati conformemente alla regola I/2, paragrafo 3 della convenzione STCW.
- 3bis I certificati sono rilasciati esclusivamente dagli Stati membri, previa verifica dell'autenticità e validità di qualsiasi prova documentale necessaria e in conformità alle disposizioni stabilite nel presente articolo.

4. Per i radioperatori, gli Stati membri possono:
 - a) Includere le cognizioni supplementari richieste dalle pertinenti norme nell'esame per il rilascio di un certificato che sia conforme alle norme radio; oppure
 - b) Rilasciare un certificato separato nel quale è indicato che il possessore ha le cognizioni supplementari richieste dalle pertinenti norme.
5. A discrezione di ciascuno Stato membro, la convalida può essere incorporata nel modello del certificato emesso ai sensi della sezione A-I/2 del Codice STCW. In tal caso la convalida deve essere effettuata nella forma indicata alla sezione A-I/2, paragrafo 1. Se emessa altrimenti, la convalida deve avere la forma indicata al paragrafo 2 della stessa sezione. Le convalide sono rilasciate conformemente all'articolo VI, paragrafo 2, della convenzione STCW. Le convalide sono rilasciate solo se sono soddisfatti tutti i requisiti della convenzione STCW e della presente direttiva.
6. Lo Stato membro che riconosce un certificato di competenza o un certificato di idoneità rilasciato a comandanti e ufficiali in conformità alle disposizioni delle regole V/1-1 e V/1-2 dell'allegato I a norma della procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2, convalida tale certificato per attestare il proprio riconoscimento solo dopo aver verificato l'autenticità e la validità dello stesso. La convalida deve avere la forma indicata alla sezione A-I/2, paragrafo 3 del codice STCW;
7. Le convalide di cui ai paragrafi 5 e 6:
 - a) possono essere emesse in quanto documento separato;
 - b) sono rilasciate esclusivamente dagli Stati membri;
 - c) a ciascuna deve essere assegnato un numero unico, ad eccezione delle convalide attestanti il rilascio di un certificato alle quali può essere assegnato lo stesso numero del certificato oggetto dell'attestazione, purché si tratti di un numero unico nonché;
 - d) decadono quando cessa la validità del certificato sul quale sono apposte o quando lo stesso è revocato, sospeso o annullato dallo Stato membro o dal paese terzo che l'ha rilasciato e, comunque, dopo cinque anni dal loro rilascio.
8. La convalida deve indicare la qualifica in cui il titolare del certificato è abilitato a prestare servizio in termini identici a quelli usati dalle norme sulla sicurezza della composizione degli equipaggi delle navi applicabili nello Stato membro.
9. Gli Stati membri possono usare modelli differenti da quello contenuto nella sezione A-I/2 del codice STCW, purché, come minimo, le informazioni occorrenti siano espresse in caratteri romani e in numeri arabi, tenuto conto delle variazioni consentite dalla sezione A-I/2.
10. Fatto salvo l'articolo 19, paragrafo 7, qualsiasi certificato previsto dalla presente direttiva deve essere tenuto a disposizione in originale a bordo della nave sulla quale il titolare presta servizio.
11. Per il rilascio dei certificati i candidati devono dimostrare:
 - a) la loro identità;
 - b) deve avere un'età non inferiore a quella prevista per il certificato richiesto dalle regole di cui all'allegato I;
 - c) di soddisfare gli standard di idoneità medica, di cui alla sezione A-I/9 del codice STCW;
 - d) di aver effettuato il servizio di navigazione e tutte le relative attività di formazione obbligatorie prescritte dalle regole di cui all'allegato I per il rilascio del certificato richiesto; nonché
 - e) di possedere gli standard di competenza prescritti dalle regole dell'allegato I per le qualifiche, funzioni e i livelli che devono essere indicati nella convalida del certificato
12. Gli Stati membri si impegnano a:
 - a. Mantenere un registro o registri di tutti i certificati e le convalide per comandanti, ufficiali e, ove previsto, marinai, che sono stati rilasciati, sono scaduti o sono stati rinnovati, sospesi o annullati o dei quali è stato denunciato lo smarrimento o la distruzione, e delle dispense concesse;

- b. Comunicare le informazioni relative a tali certificati, convalide e dispense agli altri Stati membri o ad altre parti della convenzione STCW e alle compagnie che intendono verificare l'autenticità e la validità dei certificati esibiti dai marittimi che chiedono il riconoscimento dei loro certificati o il reclutamento a bordo di una nave;
- c. Mettere a disposizione della Commissione, una volta all'anno, le informazioni di cui all'allegato V della presente direttiva, a fini di analisi statistica;

Dal 1° Gennaio 2017, le informazioni richieste a norma del paragrafo 12 sono trasmesse attraverso mezzi elettronici.

Articolo 7

Principi che disciplinano i viaggi costieri

1. All'atto della definizione dei viaggi costieri gli Stati membri non possono prescrivere per la gente di mare che presta servizio a bordo di navi battenti bandiera di un altro Stato membro o di un'altra parte della convenzione STCW adibite a tali viaggi, requisiti di formazione, di esperienza o di abilitazione tali da risultare più gravosi di quelli prescritti per la gente di mare che presta servizio a bordo di navi battenti le loro bandiere. Gli Stati membri non possono in alcun caso prescrivere per la gente di mare che presta servizio a bordo di navi battenti bandiera di un altro Stato membro o di un'altra parte della convenzione STCW requisiti più gravosi di quelli previsti dalla presente direttiva per le navi adibite a viaggi non costieri.
- 1bis Lo stato membro, per quanto riguarda le navi che hanno ottenuto i benefici previsti dalle norme sui viaggi costieri della definizione di viaggio costiero, stipula un accordo con gli Stati Membri o le Parti in questione, nel quale vengono precisati i dettagli di entrambe le aree commerciali interessate e altre disposizioni pertinenti.
2. Per la gente di mare che presta servizio su navi battenti bandiera di uno Stato membro regolarmente adibite a viaggi costieri al largo della costa di un altro Stato membro o di un'altra parte della convenzione STCW, lo Stato membro di bandiera della nave prescrive requisiti in materia di formazione, esperienza e abilitazione che siano almeno uguali a quelli previsti dallo Stato membro o dalla parte della convenzione STCW al largo della costa del quale la nave presta servizio, purché essi non vadano oltre i requisiti previsti dalla presente direttiva per le navi adibite a viaggi non costieri. La gente di mare che presta servizio su una nave che effettua viaggi più estesi dei viaggi costieri intesi secondo la definizione adottata da uno Stato membro ed entra in acque non comprese in tale definizione deve soddisfare gli appropriati requisiti previsti dalla presente direttiva.
3. Uno stato membro può ammettere a fruire delle disposizioni più favorevoli sui viaggi costieri ai sensi della presente direttiva una nave battente la sua bandiera quando la definizione adottata dallo Stato membro al largo delle coste di uno Stato che non sia parte della convenzione STCW.
- 3bis I certificati della gente di mare rilasciati da uno Stato membro o da uno Stato parte della convenzione STCW nei limiti definiti per i viaggi costieri possono essere riconosciuti da altri Stati membri per il servizio entro i limiti da essi definiti per i viaggi costieri, a condizione che gli Stati membri o le parti in questione stipulino un accordo che precisi i dettagli di entrambe le aree commerciali interessate e altre condizioni pertinenti.
- 3ter Gli Stati membri che definiscono i viaggi costieri, in conformità ai requisiti del presente articolo:
 - a) Soddisfano i principi che disciplinano i viaggi costieri specificati alla sezione A-I/3 del codice STCW;
 - b) Incorporano i limiti sui viaggi costieri nelle convalide rilasciate ai sensi dell'articolo 5.
4. Nello stabilire la definizione di viaggi costieri e le relative prescrizioni in materia di istruzione e formazione conformemente ai paragrafi 1, 2 e 3, gli Stati membri comunicano alla Commissione in materia dettagliata le disposizioni da essi adottate

Articolo 8

Prevenzione delle frodi e di altre prassi illegali

1. Gli Stati membri adottano e fanno applicare le misure adeguate per prevenire le frodi e le altre prassi illegali riguardanti la procedura di certificazione o i certificati rilasciati e convalidati dalle loro autorità competenti e fanno sì che le sanzioni siano efficaci, proporzionate e dissuasive.
2. Gli Stati membri designano le autorità nazionali competenti ad individuare e lottare contro le pratiche fraudolente e scambiano informazioni con le autorità competenti degli altri Stati membri e di paesi terzi in materia di certificazione dei marittimi.

Gli Stati membri ne informano immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione.

Gli Stati membri inoltre ne informano immediatamente qualsiasi paese terzo con il quale abbiano concluso un accordo conformemente alla regola I/10, paragrafo 1.2, della convenzione STCW

3. Su richiesta dello Stato membro ospitante, le autorità competenti di un altro Stato membro forniscono la conferma o il rifiuto per iscritto dell'autenticità dei certificati dei marittimi, le relative convalide o qualsiasi altro titolo di formazione da questo rilasciato.

Articolo 9

Sanzioni o provvedimenti particolari

1. Gli Stati membri adottano le procedure idonee allo svolgimento di un'indagine imparziale su eventuali casi di incompetenza, comportamenti, omissioni o compromessi nei confronti della sicurezza, che possano arrecare una diretta minaccia alla sicurezza della vita o delle cose in mare o all'ambiente marino, posti in essere dai possessori di certificato o convalida rilasciati da uno Stato membro in relazione all'adempimento delle funzioni di cui il certificato, nonché per quanto riguarda la revoca, la sospensione e l'annullamento dei certificati per tali motivi e per la prevenzione delle frodi.
2. Gli Stati membri adottano e applicano le opportune misure per prevenire le frodi e altre pratiche illecite concernenti certificati e convalide rilasciati;
3. In particolare, tali sanzioni o provvedimenti disciplinari devono essere previsti e applicati nei casi in cui:
 - a) Una compagnia o un comandante assumano una persona che non possiede un certificato come prescritto dalla presente direttiva;
 - b) Un comandante consenta che una funzione o servizio che secondo la presente direttiva debba essere assolto dal possessore di un certificato adeguato avente una data qualifica, sia svolto da una persona priva del certificato necessario, o di una valida esenzione o dei documenti di cui all'articolo 19, paragrafo 7; oppure
 - c) Una persona ottenga con l'inganno o con documenti contraffatti un'assunzione che comporti l'assolvimento di una funzione o servizio in una qualifica che ai sensi della presente direttiva deve essere svolto da persone in possesso di un certificato o di una dispensa.
4. Gli Stati membri nella cui giurisdizione hanno sede compagnie o soggetti che vi è chiaro motivo di ritenere responsabili o a conoscenza di qualsiasi manifesta violazione della presente direttiva ai sensi del paragrafo 3, collaborano con qualsiasi Stato membro o altra parte della convenzione STCW che comunichi loro l'intenzione di avviare un'azione nell'ambito della propria giurisdizione.

Articolo 10

Norme di qualità

1. Gli Stati membri assicurano:
 - a) che tutte le attività di formazione, di valutazione delle competenze, di abilitazione, incluse quelle mediche, di convalida e di rinnovo condotte da enti o agenzie non appartenenti alla pubblica amministrazione o sotto la loro autorità, siano costantemente controllate attraverso un sistema di norme di qualità che assicuri il conseguimento di obiettivi definiti, inclusi quelli riguardanti le qualifiche e l'esperienza di istruttori ed esaminatori;
 - b) attività siano condotte da enti o agenzie pubbliche, sia applicato un sistema di norme di qualità;
 - c) che gli obiettivi di istruzione e formazione e i livelli qualitativi di competenza da conseguire siano chiaramente definiti e siano identificati i livelli di cognizioni, di capacità di apprendimento e di capacità professionali adeguati agli esami e alle valutazioni previsti dalla convenzione STCW. Gli obiettivi e le relative norme di qualità possono essere specificati distintamente per ogni corso e programma di formazione e devono includere la gestione del sistema di abilitazione;
 - d) che il campo di applicazione delle norme di qualità abbracci la gestione del sistema di abilitazione, tutti i corsi e i programmi di formazione, gli esami e le valutazioni effettuate dagli Stati membri o sotto la loro autorità, le qualifiche e l'esperienza di istruttori ed esaminatori e si estenda fino a comprendere le politiche, i sistemi, i controlli e le revisioni interne della qualità adottati al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi definiti.

Gli obiettivi e le relative norme di qualità di cui alla lettera c) del primo comma possono essere specificati distintamente per ogni corso e programma di formazione e devo -no includere la gestione del sistema di abilitazione.

2. Gli Stati membri assicurano altresì che una valutazione indipendente delle conoscenze, delle capacità di comprensione, delle abilità e competenze acquisite delle attività di valutazione nonché della gestione del sistema di abilitazione, sia attuata ad intervalli non superiori a cinque anni da persone qualificate, non aventi interessi nelle attività in questione, al fine di verificare che:
 - a) Tutte le misure interne di verifica e controllo della gestione e le attività conseguenti siano conformi alle disposizioni previste e alle procedure formali e siano idonee ad assicurare il conseguimento degli obiettivi definiti;
 - b) I risultati di ogni valutazione indipendente siano documentati e sottoposti all'attenzione dei responsabili del settore oggetto della valutazione;
 - c) Si intraprendano azioni tempestive per rimediare alle carenze riscontrate;
 - d) Tutte le disposizioni applicabili della presente direttiva e della convenzione e del codice STCW, incluse le modifiche sono disciplinate dal sistema di norme e qualità.
3. Gli Stati membri inviano alla Commissione una relazione concernente ogni valutazione svolta ai sensi del paragrafo 2, utilizzando il formato specificato alla sezione A-I/7 del codice STCW, entro sei mesi dalla data in cui è stata effettuata la valutazione.

Articolo 11

Norme mediche

- 1) Ogni Stato membro adotta norme riguardanti l'idoneità fisica della gente di mare e procedure per il rilascio di un certificato medico in conformità alle disposizioni del presente articolo e della sezione A-I/9 del codice STCW.
- 2) Ogni Stato membro garantisce che i responsabili della valutazione dell'idoneità fisica della gente di mare siano medici in attività, riconosciuti da tale Stato ai fini degli esami medici della gente di mare, a norma delle disposizioni della sezione A-I/9 del Codice STCW.
- 3) Ogni marittimo, titolare di un certificato rilasciato a norma delle disposizioni della convenzione, che serve in mare, deve possedere anche un certificato medico valido rilasciato in conformità alle disposizioni del presente articolo e della sezione A-I/9 del codice STCW.
- 4) Ogni candidato per l'abilitazione deve:
 - a) avere almeno 16 anni;
 - b) fornire una prova soddisfacente della propria identità; nonché
 - c) possedere i requisiti applicabili di idoneità medica stabilita dallo Stato membro in questione.
- 5) I certificati medici sono validi per un periodo massimo di due anni, fatta eccezione per i marittimi minori di diciotto anni, nel qual caso il periodo massimo di validità è di un anno.
- 6) Se il periodo di validità di un certificato medico scade durante un viaggio, il certificato medico rimane in vigore fino all'arrivo nel successivo porto di scalo dove sia disponibile un medico in attività riconosciuto dallo Stato membro, a condizione che il periodo in questione non superi i tre mesi.
- 7) In casi urgenti uno Stato membro può permettere ad un marittimo di lavorare senza un certificato medico valido all'arrivo nel successivo porto di scalo dove sia disponibile un medico riconosciuto da tale Stato membro, a condizione che:
 - (a) Il periodo in questione non sia superiore a tre mesi; nonché,
 - (b) Il marittimo in questione sia in possesso di un certificato medico scaduto di data recente.

Articolo 12

Rinnovo dei certificati

1. I comandanti, gli ufficiali e i radi operatori titolari di un certificato rilasciato o riconosciuto ai sensi dei capitoli dell'allegato I, escluso il capitolo VI, che prestino servizio in mare oppure intendono riprendere servizio in mare dopo un periodo trascorso a terra, per essere ritenuti idonei al servizio in mare, devono ad intervalli non superiori a cinque anni:
 - a) Soddisfare i requisiti di idoneità fisica di cui all'articolo 11; e
 - b) dimostrare di continuare a possedere la competenza professionale conformemente alla sezione A-I/11 del Codice STCW.
2. Ciascun comandante, ufficiale e radi operatore, per poter proseguire il servizio di navigazione a bordo di navi per le quali sono stati stabiliti a livello internazionale requisiti di formazione speciali, deve aver effettuato il relativo addestramento riconosciuto con esito favorevole.
- 2bis I comandanti e gli ufficiali, per poter proseguire il servizio di navigazione a bordo di navi cisterna, soddisfano i requisiti del paragrafo 1 del presente articolo e, ad intervalli non superiori a cinque anni, devono dimostrare di continuare a possedere la competenza professionale in materia di navi cisterna in conformità alla sezione A-I/11, paragrafo 3 del codice STCW.
3. Gli Stati membri raffrontano i livelli di competenza che sono richiesti ai candidati al rilascio di certificati emessi prima del 1° gennaio 2017 e quelli indicati per i certificati adeguati nella parte A del codice STCW e prescrivono, se necessario, per i titolari di detti certificati, l'obbligo di frequentare appropriati corsi di aggiornamento e di adeguamento o di sottoporsi a valutazioni.

Devono essere riconosciuti i corsi di aggiornamento e di adeguamento che comprendono le modifiche intervenute nelle legislazioni nazionali e internazionali in materia di sicurezza della vita in mare e di tutela dell'ambiente marino e tengano conto di qualsiasi aggiornamento dei livelli di competenza in questione.

4. Gli Stati membri, in consultazione con gli interessati, formulano o promuovono la formulazione della struttura dei corsi di aggiornamento e di adeguamento come previsto alla sezione A-I/11 del Codice STCW.
5. Al fine di aggiornare le cognizioni di di comandanti, ufficiali e radi operatori, gli Stati assicurano che i testi delle recenti modifiche delle legislazioni nazionali e internazionali in materia di sicurezza della vita umana in mare, sicurezza delle persone e di tutela dell'ambiente marino siano messi a disposizione delle navi battenti la loro bandiera.

Articolo 13

Uso dei simulatori

1. Le prestazioni minime e le altre disposizioni di cui alla sezione A-I/12 del codice STCW nonché ogni altro requisito prescritto nella parte A del codice STCW per qualsiasi certificato ivi previsto devono essere osservati per quanto riguarda:
 - a) tutta l'attività di addestramento obbligatorio da attuarsi mediante simulatori
 - b) qualsiasi valutazione di competenze prevista alla parte A del codice STCW da attuarsi per mezzo di simulatori;
 - c) qualsiasi dimostrazione, da attuarsi mediante simulatori, di perdurante idoneità prescritta alla parte A del codice STCW.

Articolo 14

Responsabilità delle compagnie

1. Gli Stati membri, conformemente ai paragrafi 2 e 3, ritengono le compagnie responsabili dell'ammissione della gente di mare al servizio sulle loro navi a norma della presente direttiva e dispongono che ciascuna compagnia debba assicurare:
 - i. che tutti i marittimi in servizio sulle sue navi possiedano un certificato adeguato, conforme alle disposizioni della presente direttiva e rilasciato dallo Stato membro;
 - ii. che l'equipaggio delle navi sia formato conformemente alle norme in materia di sicurezza della composizione degli equipaggi applicate dal rispettivo Stato membro;
 - iii. includano, tra l'altro, documenti e dati relativi alla loro esperienza, formazione, idoneità fisica e competenza ai fini dei compiti loro assegnati;

- iv. che i marittimi all'atto dell'ammissione in servizio su una nave possano familiarizzarsi con i loro compiti specifici e con tutti i regolamenti, le installazioni, le attrezzature, le procedure e le caratteristiche della nave rilevanti ai fini dei loro compiti abituali e di emergenza;
 - v. che l'equipaggio della nave sia effettivamente in grado di coordinare le proprie attività nelle situazioni di emergenza e adempiere le funzioni vitali ai fini della sicurezza e della prevenzione o del contenimento dell'inquinamento;
 - vi. che la gente di mare in servizio sulle navi abbia ricevuto corsi e formazione di aggiornamento come prevede la convenzione STCW;
 - vii. che a bordo delle sue navi si svolga sempre un'efficace comunicazione orale in conformità al capo V, regola 14, paragrafi 3 e 4 della convenzione SOLAS.
2. Le compagnie, i comandanti e i membri dell'equipaggio sono individualmente responsabili del corretto adempimento degli obblighi stabiliti al presente articolo nonché della adozione di ogni altra misura eventualmente necessaria per assicurare che ciascun membro dell'equipaggio possa contribuire con le proprie cognizioni e capacità alla sicurezza della conduzione della nave.
 3. La compagnia deve fornire al comandante di ogni nave cui si applica la presente direttiva istruzioni scritte che indichino le strategie e le procedure da seguire atte a garantire alla gente di mare appena assunta su una nave la ragionevole possibilità di familiarizzarsi con l'equipaggiamento della nave, le procedure operative e le altre disposizioni necessarie per il corretto assolvimento dei loro compiti, prima di essere demandate agli stessi. Tali strategie e procedure includono:
 - a) La previsione di un lasso di tempo ragionevole durante il quale il marittimo neoassunto abbia l'opportunità di conoscere:
 - i) l'equipaggiamento specifico che il marittimo utilizzerà o farà funzionare; e
 - ii) le procedure di guardia, di sicurezza, di tutela dell'ambiente e di emergenza specifiche della nave e le disposizioni che il marittimo deve conoscere per poter adempiere correttamente i compiti assegnatigli;
 - b) la designazione di un membro esperto dell'equipaggio che avrà la responsabilità di assicurare che ad ogni marittimo neoassunto siano comunicate le informazioni essenziali in una lingua a lui comprensibile.
 4. Le compagnie garantiscano che i comandanti, gli ufficiali e il personale in servizio con funzioni e responsabilità specifiche a bordo delle loro navi ro-ro passeggeri abbiano completato la formazione necessaria per acquisire le capacità adeguate al compito da svolgere e alle funzioni e responsabilità da assumere, tenendo conto degli orientamenti forniti alla sezione B-I/14 del codice STCW

Articolo 15

Idoneità al servizio

- 1) Al fine di prevenire l'affaticamento, gli Stati membri
 - (a) Stabiliscono periodi di riposo obbligatorio per il personale di guardia e per quanti svolgono compiti attinenti alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento in conformità ai paragrafi da 3 a 15;
 - (b) Prescrivono che i turni di guardia siano organizzati in modo tale da non compromettere a causa della fatica l'efficienza del personale e che il servizio sia organizzato in modo tale che il personale addetto alla prima guardia all'inizio del viaggio e quello alle guardie successive sia sufficientemente riposato e comunque idoneo al servizio.
- 2) Gli Stati membri, al fine di prevenire il consumo di droga e alcole, provvedono affinché siano adottate misure adeguate in conformità alle disposizioni stabilite nel presente articolo.
- 3) Gli Stati membri tengono conto del periodo del periodo costituito dalla fatica dei marittimi, in particolare di quelli che svolgono mansioni attinenti alla sicurezza delle operazioni della nave.
- 4) A tutto il personale avente compiti di ufficiale responsabile della guardia o di marinaio facente parte di una guardia e a coloro che svolgono compiti attinenti alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento deve essere concesso un periodo di riposo:
 - a) della durata minima di dieci ore ogni ventiquattro ore; nonché,

b di 77 ore ogni 7 giorni.

- 5) Le ore di riposo possono essere suddivise in non più di due periodi, uno dei quali della durata di almeno sei ore e gli intervalli tra periodi di riposo consecutivi non devono superare 14 ore.
- 6) Le prescrizioni sui periodi di riposo di cui ai paragrafi 4 e 5 possono essere derogate in caso di emergenza o di esercitazioni pratiche o in altre situazioni operative eccezionali. Gli appelli, le esercitazioni antincendio e con le scialuppe di salvataggio, e le esercitazioni prescritte dalle normative nazionali e dagli strumenti internazionali, devono essere condotti in modo da ridurre al minimo il disturbo per i turni di riposo e non indurre fatica.
- 7) Gli Stati membri dispongono che gli orari di guardia siano affissi in luoghi ove siano facilmente accessibili. Gli orari vengono stabiliti in un formato standard nella lingua o nelle lingue di lavoro della nave e in inglese.
- 8) Quando un marittimo è reperibile, come quando un posto in sala macchine resta sguarnito, ha diritto ad un adeguato periodo di riposo di compensazione se il normale periodo di riposo interrotto da chiamate al lavoro.
- 9) Gli Stati membri provvedono affinché le registrazioni delle ore di riposo giornaliere dei marittimi siano tenute in un formato standardizzato, nella lingua o nelle lingue di lavoro della nave e in inglese, per consentire il monitoraggio e la verifica della conformità a quanto dispone il presente articolo. I marittimi ricevono una copia delle registrazioni che li riguardano, che deve essere convalidata dal comandante, o da una persona autorizzata dal comandante, e dal marittimo in questione.
- 10) Nonostante quanto stabilito ai paragrafi da 3 a 9, il comandante di una nave ha diritto di esigere da un marittimo lo svolgimento delle ore di lavoro necessarie per l'immediata sicurezza della nave, delle persone a bordo o del carico, o per fornire assistenza di altre navi o persone che si trovano in difficoltà in mare. Di conseguenza, il comandante può sospendere il programma delle ore di riposo ed esigere da un marittimo che effettui tutte le ore di lavoro necessarie fino a quando non sia stata ripristinata una situazione di normalità. Non appena possibile dopo il ripristino di condizioni di normalità, il comandante provvede affinché tutti i marittimi che hanno prestato la loro opera durante il periodo di riposo ottengano un periodo di riposo adeguato.
- 11) Nel rispetto dei principi generali della protezione della salute e della sicurezza dei lavoratori, gli Stati membri possono autorizzare o registrare contratti collettivi che consentono deroghe alle ore di riposo previste al paragrafo 4, lettera b) e al paragrafo 5, a condizione che il periodo di riposo in questione non sia inferiore a 70 ore per ogni periodo di 7 giorni. Tali deroghe, a norma della direttiva 1999/63/CE, nella misura del possibile si conformano alle norme stabilite ma possono tener conto di periodi di ferie frequenti o più lunghi o della concessione di ferie compensative e, nella misura possibile, devono tener conto anche degli orientamenti relativi alla prevenzione della fatica di cui alla sezione B-VIII/1 del codice STCW.
- 12) Le deroghe previste al paragrafo 11 in relazione al periodo di riposo settimanale di cui al paragrafo 4, lettera b), non possono superare due settimane consecutive. Gli intervalli tra due periodi di deroga a bordo non possono essere inferiori al doppio della durata della deroga.
- 13) Nell'ambito delle eventuali deroghe al paragrafo 5 di cui al paragrafo 11, le ore di riposo previste al paragrafo 4, lettera a), possono essere suddivise in non più di tre periodi, uno dei quali deve durare almeno 6 ore e nessuno degli altri due periodi deve meno di un'ora. Gli intervalli tra periodi consecutivi di riposo non devono superare 14 ore. Le deroghe non potranno andare oltre due periodi di 24 ore per ogni periodo di 7 giorni.
- 14) Gli Stati membri stabiliscono, al fine di prevenire l'abuso di alcole, un limite di tasso alcol emico non superiore allo 0,05% o a 0,25mg/l di alcole nell'alito o un quantitativo di alcole che conduca alla stessa concentrazione alcolica per comandanti, ufficiali e altri marittimi, mentre svolgono i rispettivi compiti in materia di sicurezza e protezione dell'ambiente marino.

Articolo 16

Dispensa

1. In caso di eccezionale necessità, le autorità competenti, ove a loro giudizio ciò non provochi pregiudizio alle persone, ai beni o all'ambiente, possono rilasciare una dispensa che permetta ad un determinato appartenente alla gente di mare di prestare servizio su una determinata nave per un periodo stabilito che non superi i 6 mesi in una funzione diversa da quella di radi operatore, se non con l'eccezione di quanto stabilito dalle relative norme radio, per cui egli non possiede un adeguato certificato, purché la persona a cui è rilasciata la dispensa sia sufficientemente qualificata per occupare il posto vacante in modo sicuro, con soddisfazione delle autorità competenti. Tuttavia le dispense non sono concesse ad un comandante od al direttore di macchina, salvo in caso di forza maggiore e, in questo caso, per il minor tempo possibile.
2. Qualsiasi dispensa concessa per il posto è rilasciata solo ad una persona debitamente abilitata ad occupare il posto immediatamente sottostante. Nei casi in cui non sia prescritta l'abilitazione per il posto sottostante, la dispensa può essere

rilasciata ad una persona la cui qualificazione e pratica siano, a giudizio delle autorità competenti, di completa equivalenza ai requisiti per il posto da occupare a patto che, se tale persona non possiede un appropriato certificato, le sia prescritto di superare una prova accettata dalle autorità competenti quale dimostrazione che tale dispensa può essere rilasciata senza correre rischi. Inoltre, le autorità competenti si assicurano che, non appena possibile, il posto in questione sia occupato dal titolare di un appropriato certificato.

Articolo 17

Responsabilità degli Stati membri in ordine alla formazione e alla valutazione

- 1 Gli Stati membri designano le autorità o gli organismi che:
 - a) forniscono la formazione di cui all'articolo 3;
 - b) organizzano e/o controllano le prove, se del caso;
 - c) rilasciano i certificati di idoneità di cui all'articolo 11;
 - d) concedono le dispense di cui all'articolo 16.
- 2 Gli Stati membri assicurano quanto segue:
 - i. tutte le unità di formazione e valutazione della gente di mare:
 - i. devono essere strutturate secondo programmi scritti che indichino, tra l'altro, i metodi, i mezzi di insegnamento, le procedure e il materiale scolastico occorrenti per conseguire i livelli di competenza prescritti
 - ii. devono essere condotte, controllate, valutate e coadiuvate da persone qualificate conformemente alle lettere d) e e) e f);
 - ii. le persone incaricate di attività di formazione in servizio o a valutazione a bordo di una nave possono condurre tali attività solo quando esse non ostacolano la normale conduzione della nave ed essi possono dedicare il loro tempo e la loro attenzione alle predette attività;
 - iii. gli insegnanti, i supervisori e gli esaminatori devono essere adeguatamente qualificati per gli specifici tipi e livelli delle attività di formazione o di valutazione delle competenze della gente di mare da condursi sia a bordo che a terra;
 - iv. chiunque svolga attività di formazione in servizio per la gente di mare, a bordo o a terra, valida al fine di ottenere un certificato di abilitazione ai sensi della presente direttiva deve:
 - i) essere in grado di comprendere il programma di formazione e gli obiettivi di formazione specifici del particolare tipo di formazione impartita;
 - ii) essere qualificato per i compiti per i quali la formazione è impartita;
 - iii) se la formazione è impartita con l'ausilio di simulatori:
 - aver ricevuto un'istruzione adeguata circa le tecniche d'insegnamento che comportano l'uso di simulatori, e
 - aver accumulato sufficiente esperienza pratica nell'uso del tipo particolare di simulatore utilizzato;
 - v. chiunque sia responsabile della supervisione della formazione in servizio della gente di mare valida al fine di ottenere un certificato deve avere una piena comprensione del programma di formazione e degli obiettivi specifici di ogni tipo di formazione impartita;
 - vi. chiunque effettui attività di valutazione in servizio delle competenze della gente di mare, a bordo o a terra, valida al fine di ottenere un certificato ai sensi della presente direttiva deve:
 - i) avere un livello adeguato di conoscenza e comprensione delle competenze che è chiamato a valutare;
 - ii) essere abilitato ai compiti oggetto di valutazione;
 - iii) aver ricevuto un'istruzione adeguata circa i metodi e le pratiche di valutazione;

- iv) aver acquisito sufficiente esperienza pratica nell'attività di valutazione;
- v) quando l'attività di valutazione è effettuata con l'ausilio di simulatori, aver maturato sufficiente esperienza pratica nell'attività di valutazione con il particolare tipo di simulatore utilizzato, sotto la supervisione e con soddisfazione di un esaminatore esperto;
- vii) quando uno Stato membro riconosce un corso di formazione, un istituto di formazione o una qualificazione impartita da un istituto di formazione, come requisiti validi ai fini del rilascio di un certificato, le qualifiche e l'esperienza degli insegnanti e degli esaminatori sono disciplinati dalle disposizioni sui livelli di qualità di all'articolo 10. Tali qualifiche, l'esperienza e l'applicazione dei livelli di qualità devono comportare un'adeguata formazione nelle tecniche d'insegnamento e nei metodi e nelle pratiche di formazione e valutazione ed essere conformi a tutte le disposizioni applicabili delle lettere d), e) e f).

Articolo 18

Comunicazione a bordo

Gli Stati membri assicurano che:

- a) fatte salve le lettere b) e d) a bordo di tutte le navi battenti la bandiera di uno Stato membro siano previsti in qualsiasi momento strumenti idonei ad un'efficace comunicazione orale per scopi di sicurezza fra tutti i membri dell'equipaggio della nave, in particolare ai fini di una ricezione e di una comprensione tempestive e corrette delle comunicazioni e delle disposizioni;
- b) a bordo di tutte le navi da passeggeri battenti la bandiera di uno Stato membro, e di tutte le navi da passeggeri provenienti da e/o dirette ad un porto di uno Stato membro, sia stabilita e iscritta nel registro di bordo una lingua di lavoro, al fine di garantire prestazioni efficaci dell'equipaggio in materia di sicurezza;

la compagnia o il comandante, come opportuno, determinano la lingua di lavoro appropriata. Ciascuna delle persone che prestano servizio a bordo è tenuta a comprendere e, se del caso, a impartire ordini e istruzioni nonché a riferire in tale lingua;

se la lingua di lavoro non è una lingua ufficiale dello Stato membro, tutti i piani e gli elenchi da affiggere devono includere una traduzione nella lingua di lavoro;

- c) a bordo delle navi da passeggeri il personale incaricato nel ruolo d'appello di aiutare i passeggeri in situazioni di emergenza sia facilmente individuabile e dotato di capacità di comunicazione sufficienti per questo scopo in base a un'adeguata combinazione dei seguenti criteri:
 - i) la lingua utilizzata o le lingue utilizzate dai passeggeri delle principali nazionalità trasportati su una rotta determinata;
 - ii) vocabolario di inglese per impartire istruzioni la probabilità che la capacità di utilizzare un elementare basilare possa consentire di comunicare con un passeggero che necessita aiuto, sia che il passeggero e il membro dell'equipaggio abbiano o meno una lingua in comune.
 - iii) l'eventuale necessità di comunicare in situazioni di emergenza con altri mezzi (ad esempio con dimostrazioni, gesti, ovvero richiamando l'attenzione sull'ubicazione delle istruzioni, dei punti di raccolta, dei dispositivi di salvataggio o delle vie d'uscita) allorché la comunicazione orale è inattuabile;
 - iv) la misura in cui sono state fornite istruzioni di sicurezza complete ai passeggeri nella o nelle loro madrelingue;
 - v) le lingue in cui gli annunci di emergenza possono essere trasmessi in situazioni critiche o durante esercitazioni per fornire accurate direttive ai passeggeri e facilitare ai membri dell'equipaggio l'assistenza dei passeggeri;
- d) a bordo delle petroliere, delle chimichiere e delle gasiere battenti bandiera di uno Stato membro, il comandante, gli ufficiali e i marinai siano in grado di comunicare tra loro in una o più lingue di lavoro comuni
- e) siano previsti adeguati strumenti per la comunicazione tra la nave e le autorità di terra. Tali comunicazioni si svolgono conformemente al capitolo V, regola 14, paragrafo 4 della SOLAS74;

- f) quando effettuano un controllo ai sensi della direttiva 95/21/CE nella loro qualità di Stato di approdo, gli Stati membri controllino anche che le navi battenti bandiera di uno Stato membro osservino il presente protocollo.

Articolo 19

Riconoscimento di certificati

1. I marittimi che non possiedono il certificato di cui all'articolo 4 possono essere autorizzati a prestare servizio a bordo di navi che battono bandiera di uno Stato membro, purché sia stata adottata, secondo la procedura di cui ai paragrafi da 2 a 6 del presente articolo, una decisione sul riconoscimento del loro certificato adeguato.
2. Uno Stato membro che intende riconoscere, mediante convalida, un certificato adeguato rilasciato da un paese terzo ad un comandante, ufficiale o radi operatore per prestare servizio a bordo di una nave battente la propria bandiera presenta alla Commissione una domanda motivata di riconoscimento del paese terzo in questione.

La Commissione assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, e con l'eventuale partecipazione degli Stati membri interessati, provvede a raccogliere le informazioni di cui all'allegato II e procede ad una valutazione dei sistemi di formazione e di abilitazione del paese terzo per il quale è stata presentata una domanda di riconoscimento al fine di verificare se tale paese soddisfa tutti i requisiti della convenzione STCW e se siano state adottate le misure atte a prevenire frodi in relazione ai certificati.

3. La Commissione decide in merito al riconoscimento di un paese terzo secondo la procedura di esame di cui all'articolo 28, paragrafo 2, entro diciotto mesi dalla data di presentazione della domanda di riconoscimento. Lo Stato membro che presenta la richiesta può decidere di riconoscere unilateralmente il paese terzo fino a quando non sia stata presa una decisione a norma del presente paragrafo. Una volta concesso, il riconoscimento è valido fatto salvo l'articolo 20. Se entro il termine di cui al primo comma, non è adottata alcuna decisione in merito al riconoscimento del paese terzo in questione, lo Stato membro che ha presentato la domanda può decidere di riconoscere detto paese terzo su base unilaterale fino a quando non sarà stata adottata una decisione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 28, paragrafo 2.
4. Uno Stato membro può decidere, in relazione alle navi battenti la propria bandiera, di convalidare i certificati rilasciati da paesi terzi riconosciuti dalla Commissione, tenendo conto delle disposizioni di cui all'allegato II, punti 4 e 5.
5. Restano validi i riconoscimenti dei certificati rilasciati da paesi terzi riconosciuti, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, entro il 14 giugno 2005.

Detti riconoscimenti possono essere utilizzati da tutti gli Stati membri, a condizione che la Commissione non li revochi successivamente in virtù dell'articolo 20.

6. La Commissione elabora e tiene aggiornato un elenco dei paesi terzi riconosciuti. L'elenco è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C.
7. Nonostante il disposto dell'articolo 5, paragrafo 6, uno Stato membro può, se le circostanze lo richiedono, autorizzare un appartenente alla gente di mare a prestare servizio in una qualità che non sia quella di ufficiale radio o di radi operatore, ad eccezione dei casi previsti dalle norme radio, per un periodo di non oltre tre mesi a bordo di una nave battente la sua bandiera, quando egli sia in possesso di un certificato adeguato valido emesso e convalidato a norma di legge da un paese terzo che non è ancora stato convalidato dallo Stato membro interessato ai fini dell'abilitazione a prestare servizio a bordo di navi battenti la sua bandiera.

In tal caso, deve essere prontamente fornita la prova documentale dell'avvenuta presentazione della domanda di convalida alle competenti autorità.

Articolo 20

Mancata conformità con i requisiti della convenzione STCW

1. Fatti salvi i criteri stabiliti nell'allegato II, quando uno Stato membro ritiene che un paese terzo riconosciuto non soddisfa più i requisiti della convenzione STCW, ne informa quanto prima la Commissione, precisando i motivi.

La Commissione sottopone immediatamente il caso al comitato di cui all'articolo 28, paragrafo I.

2. Fatti salvi i criteri stabiliti nell'allegato II, quando la Commissione ritiene che un paese terzo riconosciuto non soddisfa più i requisiti della convenzione STCW, ne informa quanto prima gli Stati membri, precisando i motivi.

La Commissione sottopone immediatamente il caso al comitato di cui all'articolo 28, paragrafo 1

3. Quando uno Stato membro intende revocare la convalida di tutti i certificati rilasciati da un paese terzo ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri, motivando debitamente la propria intenzione.
4. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, riesamina il riconoscimento del paese terzo in questione per verificare se questo è venuto meno alle prescrizioni della convenzione STCW.
5. Quando sussistono indizi che un determinato istituto di formazione marittima non soddisfa più le prescrizioni della convenzione STCW, la Commissione notifica al paese interessato che il riconoscimento dei certificati di detto paese è revocato entro due mesi, fatta salva l'adozione di misure per assicurare il rispetto di tutte le prescrizioni della convenzione STCW.
6. La decisione sulla revoca del riconoscimento è adottata secondo la procedura di esame di cui all'articolo 28, paragrafo 2. Gli Stati membri interessati prendono le misure adeguate ai fini della attuazione della decisione.
7. Resta valida la convalida che attesta il riconoscimento dei certificati rilasciati a norma dell'articolo 5, paragrafo 6, prima della data in cui è adottata la decisione di revocare il riconoscimento del paese terzo. I marittimi titolari di detta convalida non possono tuttavia esigere una convalida che attesti loro una qualifica più elevata, salvo quando detta rivalutazione è fondata unicamente su un'esperienza supplementare di servizio in mare.

Articolo 21

Rivalutazione

1. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, procede regolarmente, ed almeno ogni cinque anni, ad una rivalutazione dei paesi terzi riconosciuti secondo la procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 3, primo comma, compresi quelli indicati all'articolo 19, paragrafo 6, per verificare se soddisfano i pertinenti criteri stabiliti dall'allegato II e se sono state adottate le misure adeguate di prevenzione delle frodi in materia di certificati di abilitazione.
2. La Commissione definisce i criteri di priorità per la valutazione dei paesi terzi sulla base dei dati risultanti dal controllo dello Stato di approdo ai sensi dell'articolo 23 e dalle relazioni concernenti i risultati di valutazioni indipendenti comunicate dai paesi terzi ai sensi della sezione A-I/7 del codice STCW.
3. La Commissione presenta agli Stati membri una relazione sui risultati della valutazione.

Articolo 22

Controllo dello stato di approdo

1. Le navi, indipendentemente dalla bandiera che battono ed eccetto i tipi di nave esclusi dall'articolo 2, sono soggette, mentre si trovano nei porti di uno Stato membro, al controllo dello Stato di approdo da parte di funzionari debitamente autorizzati da quest'ultimo per verificare che tutta la gente di mare che presta servizio a bordo ed è tenuta ad avere un certificato ai sensi della convenzione STCW possieda tale certificato o ne sia stata validamente dispensata.
2. Nell'esercitare il controllo dello Stato d'approdo ai sensi della presente direttiva gli Stati membri assicurano che siano applicate tutte le pertinenti disposizioni procedure della direttiva 95/21/CE.

Articolo 23

Procedure di controllo dello Stato di approdo

1. Fatta salva la direttiva 95/21/CE, le ispezioni di controllo da parte dello stato di approdo ai sensi dell'articolo 22 sono limitate a:
 - a) verificare che tutta la gente di mare che presta servizio a bordo e deve essere abilitata ai sensi della convenzione STCW possieda un certificato adeguato o ne sia stata validamente dispensata, oppure fornisca prova documentale di aver presentato domanda di convalida attestante il riconoscimento del certificato delle autorità dello Stato di bandiera;
 - b) verificare il numero e i certificati della gente di mare che presta servizio a bordo siano conformi alle norme in materia di sicurezza previste dello Stato di bandiera.

2. Si procede ad una valutazione in conformità alla parte A del codice STCW, dell'idoneità della gente di mare in servizio sulla nave a mantenere nel modo appropriato le norme e tecniche di guardia e di sicurezza, stabilite dalla convenzione STCW, qualora vi siano fondati motivi per ritenere che tali norme non siano mantenute per uno dei seguenti motivi:
- a) la nave è stata coinvolta in una collisione, in un arenamento o in un incagliamento;
 - b) si è verificato, durante la navigazione o mentre la nave era alla fonda o all'ormeggio, uno scarico illecito di sostanze dalla nave in violazione di una convenzione internazionale;
 - c) la nave è stata manovrata in maniera irregolare e pericolosa per la sicurezza contravvenendo a disposizioni in materia di rotta adottate dall'IMO o a pratiche e procedure concorrenti la sicurezza alla navigazione;
 - d) le condizioni di esercizio della nave sono tali da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, o da compromettere la sicurezza.
 - e) Un certificato è stato ottenuto con la frode o il possessore di un certificato non è la persona cui questo è stato originariamente rilasciato;
 - f) La nave batte la bandiera di un paese che non ha ratificato la convenzione STCW o il comandante, gli ufficiali o i marinai sono in possesso di certificati rilasciati da un paese terzo che non ha ratificato la convenzione STCW.
3. Nonostante la verifica del certificato, la valutazione di cui al paragrafo 2 può imporre alla gente di mare di dimostrare le rispettive competenze in relazione alle funzioni assegnate a ciascuno. Tale dimostrazione può includere la verifica dell'osservanza delle prescrizioni operative in materia di guardia e della capacità di ciascun marittimo di reagire adeguatamente nei casi di emergenza al livello delle proprie competenze.

Articolo 24

Fermo

Fatta salva la direttiva 95/21/CE, le seguenti carenze, nella misura in cui il funzionario che effettua il controllo dello Stato di approdo abbia stabilito che esse costituiscono un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, sono gli unici motivi ai sensi della presente direttiva per i quali uno Stato membro decide il fermo di una nave;

- a) La gente di mare non possiede certificati o certificati adeguati, non è stata validamente esentata né fornisce prova documentale di aver presentato domanda di convalida attestante il riconoscimento del certificato alle autorità dello Stato di bandiera;
- b) Non sono state rispettate le norme applicabili in materia di sicurezza prescritte dallo Stato di bandiera;
- c) Non sono state rispettate le prescrizioni in materia di guardia in navigazione o in macchina specificamente applicabili alla nave da parte dello Stato di bandiera;
- d) In una guardia manca una persona abilitata al funzionamento di dispositivi essenziali per la sicurezza della navigazione, per la sicurezza delle radio comunicazioni o per la prevenzione dell'inquinamento marino;
- e) Non è stata comprovata l'idoneità professionale per i compiti imposti alla gente di mare quanto alla sicurezza della nave e alla prevenzione dell'inquinamento;
- f) Non è possibile assegnare al primo turno di guardia all'inizio del viaggio e ai turni di guardia successivi persone sufficientemente riposati e comunque idonee al servizio.

Articolo 25

Controllo periodico dell'adempimento

1. La Commissione, fatti salvi i poteri ad essa conferiti dall'articolo 226 del trattato, verifica regolarmente ed almeno ogni cinque anni, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, che gli Stati membri adempiano alle norme minime stabilite dalla presente direttiva.

Articolo 25bis

Informazioni a fini statistici

1. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le informazioni di cui all'allegato V a fini statistici.
2. Tali informazioni vengono trasmesse annualmente dagli Stati membri alla Commissione ed in formato elettronico e comprendono le informazioni registrate al 31 dicembre dell'anno precedente.
3. La Commissione riceve il mandato di adottare atti delegati a norma dell'articolo 27bis al fine di stabilire misure appropriate per la raccolta, la conservazione e l'analisi delle informazioni in questione.

Articolo 26

Relazioni

1. Entro il 14 dicembre 2008 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione basata su un'analisi e una valutazione approfondita delle disposizioni della convenzione STCW, della loro applicazione e delle conoscenze acquisite per quanto concerne la relazione tra la sicurezza e il livello di formazione degli equipaggi delle navi.
2. Entro il 20 ottobre 2010, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione elaborata in base alle informazioni ottenute ai sensi dell'articolo 25.

Nella relazione la Commissione analizza lo stato di adempimento degli Stati membri alla presente direttiva e, qualora necessario, presenta proposte per misure supplementari.

Articolo 27

Modifiche

La Commissione riceve il mandato di adottare atti delegati che modificano l'allegato V della presente direttiva per quanto riguarda contenuto e dettagli specifici e rilevanti delle informazioni che devono essere comunicate dagli Stati membri, tenendo conto delle salvaguardie sulla protezione dei dati a norma dell'articolo 27bis.

Articolo 27bis

Esercizio della delega

1. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dal presente articolo.
2. La delega di poteri di cui all'articolo 25bis all'articolo 27 è conferita alla commissione per una durata indeterminalmente minata a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva a rilasciare, riconoscere e convalidare, fino al 1° gennaio 2017, certificati in conformità ai requisiti della presente direttiva come prima della sua entrata in vigore.
3. La delega di poteri di cui all'articolo 25bis e all'articolo 27 può essere revocata in qualunque momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri indicati in tale decisione: Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca lascia impregiudicata la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adottato un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 25bis e dell'articolo 27 entra in vigore solo se il Parlamento europeo o il Consiglio non hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla sua notifica alle due istituzioni, oppure se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi comunicato alla Commissione che non formuleranno obiezioni. Tale periodo può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 28

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal regolamento (CE) n° 2099/2002. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n° 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n° 182/2011.

Articolo 29

Sanzioni

Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per i casi di inosservanza delle norme nazionali adottate in attuazione degli articoli 3, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 22, 23, 24 e dell'allegato I, e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne la concreta applicazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 30

Disposizioni transitorie

1. Nei confronti della gente di mare che ha iniziato un servizio di navigazione riconosciuto, un programma di istruzione e formazione riconosciuto o un corso di formazione riconosciuto prima del 1° luglio 2013, uno Stato membro può continuare a rilasciare e convalidare, fino al 1° gennaio 2017, certificati in conformità ai requisiti della presente direttiva come prima della sua entrata in vigore.

Fino al 1° gennaio 2017, uno Stato membro può continuare a rinnovare e prorogare certificati e convalide in conformità ai requisiti della presente direttiva come prima della sua entrata in vigore.

Articolo 31

Comunicazione

Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tutte le disposizioni che essi adottano nel *settore disciplinato dalla presente direttiva*.

La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 32

Abrogazione

La direttiva 2001/25/CE, modificata dalle direttive nell'allegato III, parte A, è abrogata, fatti salvo gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto nazionale di cui all'allegato III, parte B.

1. I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e debbono essere letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

Articolo 33

Abrogato

Articolo 2

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Essa si applica a decorrere dal 1° gennaio 2012.

Articolo 3

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 31 dicembre 2012. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

"ALLEGATO I

REQUISITI PER LA FORMAZIONE DI CUI ALL'ARTICOLO 3 FISSATI DALLA CONVENZIONE STCW

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

1. Le regole di cui al presente allegato sono integrate dalle disposizioni vincolanti contenute nella parte A del codice STCW, ad eccezione del capitolo VIII, regola VIII/2.

Qualsiasi riferimento a un requisito previsto da una regola va inteso come riferimento anche alla sezione corrispondente della parte A del codice STCW.

Gli Stati membri assicurano che i marittimi siano in possesso delle adeguate competenze linguistiche, come indicato nelle sezioni A-II/1, A-III/1, A-IV/2 e A-II/4 del codice STCW, necessarie allo svolgimento delle loro specifiche mansioni sulle navi battenti bandiera di uno Stato membro ospitante.

La parte A del codice STCW indica i livelli di competenza che devono essere dimostrati dai candidati al rilascio e alla convalida di certificati di competenza in virtù delle disposizioni della convenzione STCW. Per chiarire il nesso tra le disposizioni sull'abilitazione alternativa del capo VII e le disposizioni sulle abilitazioni dei capi II, III e IV, le idoneità specificamente indicate nei livelli di competenza sono state raggruppate nelle sette funzioni seguenti:

- (1) Navigazione;
- (2) Maneggio e stivaggio del carico;
- (3) Controllo del governo della nave e assistenza alle persone a bordo;
- (4) Macchine e motori marini;
- (5) Apparecchiature elettriche, elettroniche e di controllo;
- (6) Manutenzione e riparazioni;
- (7) Comunicazioni radio,

ai seguenti livelli di responsabilità:

- (1) Livello dirigenziale;
- (2) Livello operativo;
- (3) Livello ausiliario.

Le funzioni e i livelli di responsabilità sono definiti dai sottotitoli delle tavole dei livelli di competenza contenute nella parte A, capi II, III e IV del codice STCW.

CAPO II

COMANDANTE E SEZIONE DI COPERTA

Regola II/1

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione degli ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi di 500 o più tonnellate di stazza lorda

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione che presti servizio su navi marittime di 500 o più TSL deve possedere un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 1. avere almeno 18 anni;
 2. aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a 12 mesi nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto, in cui sia compresa un'attività di formazione a bordo conformemente alle prescrizioni della sezione AII/1 del codice STCW, e che sia documentato in un registro di formazione riconosciuto, oppure aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a 36 mesi;
 - 2.3. aver prestato, durante il prescritto servizio di navigazione, servizi di guardia sul ponte sotto la supervisione del comandante o di un ufficiale qualificato per almeno sei mesi;
 - 2.4. avere i requisiti applicabili previsti dalle regole del capo IV, ove prescritti per l'espletamento dei servizi radio definiti in conformità delle norme radio;
 - 2.5. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-II/1 del codice STCW;
 - 2.6. avere una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

Regola II/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei comandanti e dei primi ufficiali di coperta di navi di 500 o più tonnellate di stazza lorda

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi di 3000 o più TSL

1. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi marittime di 3000 o più TSL devono possedere un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. avere i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di 500 o più TSL ed aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto in quel compito:
 - 2.1.1 per l'abilitazione quale primo ufficiale di coperta, per non meno di 12 mesi; e,
 - 2.1.2 per l'abilitazione quale comandante, per non meno di 36 mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se almeno 12 mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta;
 - 2.2. avere frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-II/2 del codice STCW per i comandanti e i primi ufficiali di coperta di navi di 3000 e più TSL.

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi tra le 500 e le 3000 TSL

1. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi marittime tra le 500 e le 3000 TSL deve possedere un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. per l'abilitazione quale primo ufficiale di coperta, possedere i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di 500 o più TSL;
 - 2.2. per l'abilitazione quale comandante, possedere i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di 500 o più TSL e aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto in quel compito per non meno di 36 mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se almeno 12 mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta;
 - 2.3. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di formazione riconosciuta e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-II/2 del codice STCW per i comandanti e i primi ufficiali di coperta di navi tra le 500 e le 3000 TSL.

Regola II/3

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione e di comandanti di navi di TSL inferiore a 500

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione che presti servizio su una nave marittima di stazza lorda inferiore a 500 t non adibita a viaggi costieri deve possedere un certificato di competenza per navi di 500 o più TSL.
2. Ogni comandante in servizio su una nave marittima di stazza lorda inferiore a 500 t non adibita a viaggi costieri deve possedere un certificato di competenza per il servizio in qualità di comandante di navi tra le 500 e le 3000 TSL.

Navi adibite a viaggi costieri

Ufficiale responsabile della guardia di navigazione

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi marittime di stazza lorda inferiore a 500 t adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi marittime di stazza lorda inferiore a 500 t adibite a viaggi costieri deve:
 - 2.1. avere almeno 18 anni;
 - 2.2. aver effettuato:
 - 2.2.1. un addestramento speciale, ivi compreso un adeguato periodo di servizio di navigazione, come stabilito dallo Stato membro; oppure
 - 2.2.2. un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta per un periodo non inferiore a 36 mesi;
 - 2.3. avere i requisiti applicabili prescritti dalle regole del capo IV, ove necessari per espletare i servizi radio definiti in conformità delle norme radio;
 - 2.4. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-II/3 del codice STCW per gli ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi di stazza lorda inferiore a 500 t adibite a viaggi costieri;
 - 2.5. avere una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

Comandante

Ogni comandante che presti servizio su navi marittime di stazza lorda inferiore a 500 t adibite a viaggi costieri deve possedere un certificato di competenza.

1. Ogni candidato all'abilitazione in qualità di comandante di navi marittime di stazza lorda inferiore a 500 t adibite a viaggi costieri deve:
 - 1.1. avere almeno 20 anni;
 - 1.2. aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione per un periodo di non meno di 12 mesi;
 - 1.3. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-II/3 del codice STCW per i comandanti di navi di stazza lorda inferiore a 500 t adibite a viaggi costieri;
 - 1.4. avere una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

2 Dispense

L'amministrazione, se considera che le dimensioni di una nave e le condizioni di viaggio siano tali da rendere l'applicazione di tutti i requisiti previsti alla presente regola e alla sezione A-II/3 del codice STCW esorbitanti o inattuabili, può, nella misura che ritiene opportuna, dispensare il comandante e l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione su tale nave o classe di navi da alcuni dei requisiti, tenendo presente la sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

Regola II/4

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei marinai facenti parte di una guardia di navigazione

1. Ogni marinaio facente parte di una guardia di navigazione su navi marittime di 500 o più TSL, che non sia un marinaio che stia compiendo la formazione o un marinaio i cui compiti, mentre è di guardia, sono di natura tale da non richiedere specializzazione, deve possedere un certificato adeguato allo svolgimento dei propri compiti.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. avere almeno 16 anni;
 - 2.2. aver effettuato:
 - 2.3. un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno sei mesi di formazione e di pratica; oppure
 - 2.4. un addestramento speciale, a terra o a bordo, comprendente un periodo di servizio di navigazione riconosciuto che non sia inferiore a due mesi;
 - 2.5. avere una competenza del livello indicato alla sezione A-II/4 del codice STCW.
3. Il servizio di navigazione, la formazione e la pratica di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2 devono essere associati con funzioni attinenti alla guardia di navigazione e comportare l'esecuzione di compiti sotto la supervisione diretta del comandante, dell'ufficiale responsabile della guardia di navigazione o di un marinaio qualificato.

Regola II/5

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di marinai in qualità di marittimi esperti di coperta

1. Ogni marittimo esperto di coperta in servizio su una nave di 500 o più TSL, deve possedere un certificato adeguato.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. avere almeno 18 anni;
 - 2.2. possedere i requisiti per l'abilitazione dei marinai facenti parte di una guardia di navigazione;

- 2.3. pur essendo qualificato per servire come marinaio facente parte di una guardia di navigazione, deve avere un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta:
 - 2.3.1. non inferiore a 18 mesi , oppure
 - 2.3.2. non inferiore a 12 mesi e aver completato la formazione riconosciuta; e,
- 2.4. avere una competenza del livello indicato alla sezione A-II/5 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i marittimi esperti, per quanto riguarda il rilascio di certificati da emettersi entro il 1° gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-II/5 del codice STCW e, se necessario, stabiliscono la necessità per questo tipo di personale di aggiornare le proprie qualifiche.
4. Fino al 1° gennaio 2017, uno Stato membro che è anche parte della "International Labour Organisation Certification of Able Seamen Convention" (Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro per la certificazione dei marittimi esperti) del 1946 (N. 74), può continuare a rinnovare e prorogare certificati e convalide in conformità alle disposizioni della suddetta convenzione.
5. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio nella qualità pertinente nella sezione di coperta per un periodo di almeno 12 mesi durante i 60 mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva.

CAPO III**REPARTO MACCHINE***Regola III/1***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a ufficiale responsabile della guardia in macchina in un locale macchine presidiato o a ufficiale addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato**

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia in macchina in un locale macchine presidiato od ogni ufficiale di macchina addetto al servizio in un locale macchine periodicamente non presidiato, in servizio su navi marittime aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW, deve possedere un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. avere almeno 18 anni;
 - 2.2. aver completato una formazione di specializzazione in laboratorio combinata e aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a 12 mesi nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto, in cui sia compresa attività di formazione a bordo conformemente alle prescrizioni della sezione A-III/1 del codice STCW, e che sia documentato in un registro di formazione riconosciuto, oppure aver completato una formazione di specializzazione in laboratorio combinata e aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a 36 mesi di cui almeno 30 mesi di servizio di navigazione nel reparto macchine;
 - 2.3. aver prestato, durante il prescritto servizio di navigazione, servizi di guardia in un locale macchine sotto la supervisione del direttore di macchina o di un ufficiale qualificato per almeno sei mesi;
 - 2.4. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-III/1 del codice STCW;
 - 2.5. avere una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

*Regola III/2***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a direttore di macchina e a primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3000 kW**

1. Ogni direttore di macchina ed ogni primo ufficiale di macchina in servizio su navi marittime, aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3000 kW, deve possedere un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. avere i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia in macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW ed aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto in tale compito:
 - 2.1.1. per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di macchina, non meno di 12 mesi come ufficiale di macchina qualificato; e,
 - 2.1.2. per l'abilitazione a direttore di macchina, non meno di 36 mesi, tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di 24 mesi se almeno 12 mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di macchina; e,
 - 2.2. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-III/2 del codice STCW.

*Regola III/3***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a direttore di macchina e a primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3000 kW**

1. Ogni direttore di macchina ed ogni primo ufficiale di macchina, in servizio su navi marittime aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3000 kW, deve possedere un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. possedere i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia in macchina;
 - 2.1.1. per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di macchina, avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi prestato come allievo ufficiale di macchina o ufficiale di macchina; e,
 - 2.1.2. per l'abilitazione in qualità di direttore di macchina, avere un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 24 mesi di cui non meno di 12 mesi essendo qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina;
 - 2.2. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-III/3 del codice STCW.
2. Ogni ufficiale di macchina che sia qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3000 kW può prestare servizio come direttore di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza inferiore a 3000 kW purché il certificato attesti tale circostanza.

*Regola III/4***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a marinaio facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato**

1. Ogni marinaio facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato, su navi marittime aventi un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW, che non sia un marinaio che stia compiendo la formazione o un marinaio i cui compiti sono di natura che non richiede specializzazione, deve possedere un certificato adeguato allo svolgimento dei propri compiti.
3. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. avere almeno 16 anni;
 - 2.2. aver effettuato:
 - 2.2.1. un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno sei mesi di formazione e di pratica; oppure
 - 2.2.2. un addestramento speciale, a terra o a bordo, comprendente un periodo di servizio di navigazione riconosciuto che non sia inferiore a due mesi;
 - 2.3. avere una competenza del livello indicato alla sezione A-III/4 del codice STCW.
3. Il servizio di navigazione, la formazione e la pratica di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2 devono essere associati a funzioni attinenti alla guardia dei locali macchine e comportare l'esecuzione di compiti sotto la supervisione diretta di un ufficiale di macchina qualificato o di un marinaio qualificato.

*Regola III/5***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a marinaio esperto di macchina in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato**

1. Ogni marittimo esperto di macchina in servizio su una nave avente un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW deve possedere un certificato adeguato.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. avere almeno 18 anni;
 - 2.2. possedere i requisiti per l'abilitazione a marinaio facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato;
 - 2.3. pur essendo qualificato per servire come marinaio facente parte di una guardia di macchina, deve avere un servizio di navigazione riconosciuto nel reparto macchine:
 - 2.3.1. non inferiore a 12 mesi , oppure
 - 2.3.2. non inferiore a 6 mesi e aver completato la formazione riconosciuta; e,
 - 2.4. avere una competenza del livello indicato alla sezione A-III/5 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i marinai del reparto macchine per quanto riguarda il rilascio di certificati da emettere entro il 1° gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/5 del codice STCW e, se necessario, stabilisce la necessità per questo tipo di personale di aggiornare le proprie qualifiche.
4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio nella qualità pertinente nel reparto macchine per un periodo di almeno 12 mesi durante i 60 mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva.

*Regola III/6***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a ufficiale elettrotecnico**

1. Ogni ufficiale elettrotecnico in servizio su navi marittime, aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW, deve possedere un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - 2.1. avere almeno 18 anni;
 - 2.2. aver completato una formazione di specializzazione in laboratorio combinata di almeno 12 mesi e aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a 6 mesi nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto conforme ai requisiti della sezione A-III/6 del codice STCW, e che sia documentato in un registro di formazione riconosciuto, oppure aver completato una formazione di specializzazione in laboratorio combinata di almeno 36 mesi e aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto di cui almeno 30 mesi di servizio di navigazione nel reparto macchine; e,
 - 2.3. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-III/6 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per gli ufficiali elettrotecnici, per quanto riguarda il rilascio di certificati da emettersi entro il 1° gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/6 del codice STCW e, se necessario, stabilisce la necessità per questo tipo di personale di aggiornare le proprie qualifiche.
4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio a bordo nella qualità pertinente per un periodo di almeno 12 mesi durante i 60 mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva e ha un livello di competenza specificato alla sezione A-III/6 del codice STCW.
5. Nonostante i summenzionati requisiti prescritti ai paragrafi da 1 a 4, uno Stato membro può ritenere una persona opportunamente qualificata in grado di svolgere determinate funzioni di cui alla sezione A-III/6.

*Regola III/7***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a marinaio elettrotecnico**

1. Ogni marinaio elettrotecnico in servizio su una nave avente un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW deve possedere un certificato adeguato.
2. Ogni candidato all'abilitazione deve:
 - (1) avere almeno 18 anni;
 - (2) avere completato un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno 12 mesi di formazione e di pratica; o
 - (3) aver completato una formazione riconosciuta, tra cui un periodo di servizio riconosciuto di navigazione non inferiore a 6 mesi; oppure
 - (4) disporre di qualifiche che soddisfano le competenze tecniche di cui alla tabella A-III/7 del codice STCW e un periodo riconosciuto di servizio di navigazione, non inferiore a 3 mesi; e,
 - (5) avere una competenza del livello indicato alla sezione A-III/7 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i marinai elettrotecnici, per quanto riguarda il rilascio di certificati da emettersi entro il 1° gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/7 del codice STCW e, se necessario, stabilisce la necessità per questo tipo di personale di aggiornare le proprie qualifiche.
4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio a bordo nella qualità pertinente per un periodo di almeno 12 mesi durante i 60 mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva e ha un livello di competenza specificato alla sezione A-III/7 del codice STCW.
5. Nonostante i summenzionati requisiti prescritti ai paragrafi da 1 a 4, uno Stato membro può ritenere una persona opportunamente qualificata in grado di svolgere determinate funzioni di cui alla sezione A-III/7.

CAPO IV

PERSONALE ADDETTO ALLE RADIOCOMUNICAZIONI E AI SERVIZI RADIO

Nota esplicativa

Le disposizioni obbligatorie relative alla guardia radio sono stabilite dalle norme radio e dalla convenzione SOLAS 74, nella versione modificata. Le disposizioni per la manutenzione delle apparecchiature radio figurano nella convenzione SOLAS 74, nella versione modificata, e negli orientamenti adottati dall'IMO.

Regola IV/1

Applicazione

1. Fatto salvo il disposto del punto 2, le disposizioni del presente capitolo si applicano ai radiooperatori su navi che operano nell'ambito del sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS), come stabilito dalla convenzione SOLAS 74, nella versione modificata.
2. Il personale addetto ai servizi radio su navi che non sono tenute a conformarsi alle disposizioni del GMDSS contenute nel capo IV della convenzione SOLAS 74 non è obbligato a conformarsi alle disposizioni del presente capo. Tuttavia, i radio operatori in servizio su tali navi devono conformarsi alle norme radio. L'amministrazione provvede affinché siano rilasciati o riconosciuti certificati adeguati per tali radiooperatori come prescritto dalle norme radio.

Regola IV/2

Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di radiooperatori addetti ai servizi GMDSS

1. Chiunque sia responsabile o incaricato dell'espletamento di servizi radio su navi tenute a partecipare al GMDSS deve possedere un certificato adeguato relativo al GMDSS, rilasciato o riconosciuto dall'amministrazione ai sensi delle disposizioni delle norme radio.
2. Inoltre, ogni candidato alla certificazione di competenza, a norma della presente regola, per il servizio su navi per le quali la convenzione SOLAS 74, nella versione modificata, stabilisce che devono disporre di un'apparecchiatura radio, deve:
 - 2.1. avere almeno 18 anni; e,
 - 2.2. aver frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e avere una competenza del livello indicato alla sezione A-IV/2 del codice STCW.

CAPO V

REQUISITI PARTICOLARI RELATIVI ALLA FORMAZIONE DEL PERSONALE DI TALUNI TIPI DI NAVI

Regola V/1-1

Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e marinai di navi petroliere e chimichiere

1. Ufficiali e marinai addetti a compiti specifici e demandati ad assumere responsabilità in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su navi petroliere o chimichiere devono possedere un certificato che attesta una formazione di base per operazioni di carico su navi petroliere e chimichiere.
2. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione di base per operazioni di carico su navi petroliere e chimichiere deve avere completato una formazione di base a norma delle disposizioni della sezione A-VI/1 del codice STCW e deve aver completato:
 - (1) almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi petroliere o chimichiere e avere i livelli di competenza previsti alla sezione A-V/1-1, paragrafo 1 del codice STCW; oppure
 - (2) aver seguito una formazione di base riconosciuta per operazioni di carico su navi petroliere o chimichiere e avere i livelli di competenza previsti alla sezione A-V/1-1, paragrafo 1 del codice STCW.
3. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sovrintendenza alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni connesse al carico, devono possedere un certificato che attesta una formazione avanzata nelle operazioni relative al carico delle petroliere.
4. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per operazioni di carico su navi petroliere:
 - (1) deve possedere i requisiti per la certificazione nella formazione di base per operazioni di carico su navi petroliere e chimichiere; e,
 - (2) pur essendo qualificato per la certificazione nella formazione di base per operazioni di carico su navi petroliere e chimichiere:
 - (3) deve avere almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su petroliere, oppure
 - (a) almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di petroliere a titolo di soprannumerario che comprenda almeno tre operazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW e
 - (b) aver completato una formazione avanzata riconosciuta per operazioni di carico su navi petroliere e avere i livelli di competenza previsti alla sezione A-V/1-1, paragrafo 2 del codice STCW.
5. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sovrintendenza alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni connesse al carico, devono possedere un certificato che attesta una formazione avanzata nelle operazioni relative al carico delle chimichiere.
6. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per operazioni di carico su navi chimichiere:
 - (1) deve possedere i requisiti per la certificazione nella formazione di base per operazioni di carico su navi petroliere e chimichiere; e,
 - (2) pur essendo qualificato per la certificazione nella formazione di base per operazioni di carico su navi petroliere e chimichiere:
 - (a) deve avere almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi chimichiere, oppure

- (b) almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di chimichiere a titolo di soprannumerario che comprenda almeno tre perazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW; e,
 - (3) aver completato una formazione avanzata riconosciuta per operazioni di carico su navi chimichiere e avere i livelli di competenza previsti alla sezione A-V/1-1, paragrafo 3 del codice STCW.
7. Gli Stati membri provvedono affinché ai comandanti e agli ufficiali aventi i requisiti di cui ai paragrafi 2, 4 o 6, a seconda dei casi, sia rilasciato un certificato di idoneità o sia debitamente convalidato un certificato di competenza o un certificato di idoneità esistente.

Regola V/1-2

Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e marinai di navi gasiere

1. Ufficiali e marinai addetti a compiti specifici e demandati ad assumere responsabilità in relazione al carico ed alle attrezzature per il carico su navi gasiere devono possedere un certificato che attesta una formazione di base per operazioni di carico su navi gasiere.
2. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione di base per operazioni di carico su navi gasiere deve avere completato una formazione di base a norma delle disposizioni della sezione A-VI/1 del codice STCW e deve aver completato:
 - (1) almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi gasiere e avere i livelli di competenza previsti alla sezione A-V/1-2, paragrafo 1 del codice STCW; oppure
 - (2) aver seguito una formazione di base riconosciuta per operazioni di carico su navi gasiere e avere i livelli di competenza previsti alla sezione A-V/1-2, paragrafo 1 del codice STCW.
3. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sovrintenda alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni connesse al carico, devono possedere un certificato che attesta una formazione avanzata nelle operazioni relative al carico delle navi gasiere.
4. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per operazioni di carico su navi gasiere:
 - (1) deve possedere i requisiti per la certificazione nella formazione di base per operazioni di carico su navi gasiere; e,
 - (2) pur essendo qualificato per la certificazione nella formazione di base per operazioni di carico su navi gasiere:
 - (3) deve avere almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi gasiere, oppure
 - (a) almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di navi gasiere, a titolo di soprannumerario, che comprenda almeno tre operazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW; e,
 - (b) aver completato una formazione avanzata riconosciuta per operazioni di carico su navi gasiere e avere i livelli di competenza previsti alla sezione A-V/1-2, paragrafo 2 del codice STCW.
5. Gli Stati membri provvedono affinché ai marittimi aventi i requisiti di cui ai paragrafi 2 o 4, a seconda dei casi, sia rilasciato un certificato di idoneità o sia debitamente convalidato un certificato di competenza o un certificato di idoneità esistente.

*Regola V/2***Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, marinai e altro personale di navi passeggeri**

1. La presente regola si applica a comandanti, ufficiali, marinai e altro personale in servizio a bordo di navi passeggeri, che effettuano viaggi internazionali. Gli Stati membri determinano l'applicabilità dei requisiti di cui alla presente regola al personale che presta servizio su navi passeggeri che effettuano viaggi nazionali.
2. Prima di essere demandati a qualsiasi funzione di servizio a bordo di navi passeggeri, i marittimi devono aver frequentato con esito positivo i corsi di formazione di cui ai paragrafi da 4 a 7 infra, in funzione della qualifica, dei compiti e delle responsabilità individuali.
3. I marittimi che sono tenuti a seguire i corsi di formazione di cui ai punti 4, 6 e 7 devono, a intervalli non superiori a cinque anni, frequentare appositi corsi di aggiornamento o devono dimostrare di aver raggiunto i livelli di competenza previsti nei cinque anni precedenti.
4. I comandanti, gli ufficiali e l'altro personale addetto sul ruolo di bordo ad assistere i passeggeri in situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri devono aver completato con esito positivo i corsi di formazione in materia di gestione della folla, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 1, del codice STCW.
5. Il personale incaricato di servire direttamente i passeggeri negli spazi loro riservati a bordo di navi passeggeri deve aver completato con esito positivo i corsi di formazione in materia di sicurezza specificati alla sezione A-V/2, paragrafo 2, del codice STCW.
6. I comandanti, i primi ufficiali di coperta, i direttori di macchina, i primi ufficiali di macchina e qualsiasi altro personale addetto sul ruolo di bordo, responsabile della sicurezza dei passeggeri in situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri, devono aver frequentato con esito positivo i corsi di formazione riconosciuti in materia di gestione delle situazioni di crisi e comportamento umano, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 3, del codice STCW.
7. I comandanti, i primi ufficiali di coperta, i direttori di macchina, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, di carico, scarico e stivaggio del carico o di chiusura dei portelli dello scafo a bordo di navi passeggeri ro-ro, devono aver frequentato con esito positivo i corsi di formazione riconosciuti in materia di sicurezza dei passeggeri, sicurezza del carico e protezione dello scafo, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 4, del codice STCW.
8. Gli Stati membri provvedono a rilasciare la documentazione comprovante la formazione conseguita a tutti coloro che risultano qualificati ai sensi della presente regola.

CAPO VI

FUNZIONI RELATIVE ALLE SITUAZIONI D'EMERGENZA, ALLA SICUREZZA SUL LAVORO, ALLA SICUREZZA, ALL'ASSISTENZA MEDICA E ALLA SOPRAVVIVENZA

Regola VI/1

Requisiti minimi obbligatori relativi all'addestramento, all'istruzione e alla formazione di base in materia di sicurezza per tutta la gente di mare

1. Alla gente di mare devono essere impartiti l'addestramento, l'istruzione o la formazione di base in materia di sicurezza conformemente al disposto della sezione A-VI/1 del codice STCW e la sua competenza deve essere adeguata al livello ivi indicato.
2. Qualora la formazione di base non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato di abilitazione, deve essere rilasciato, a seconda del caso, un certificato di idoneità attestante che il titolare ha frequentato il corso di formazione di base.

Regola VI/2

Requisiti minimi obbligatori per il rilascio di certificati di idoneità all'uso di mezzi di salvataggio (zattere, imbarcazioni di salvataggio e battelli di emergenza)

1. Ogni candidato al rilascio di un certificato di idoneità all'uso di mezzi di salvataggio che non siano battelli di emergenza deve:
 - (1) avere almeno 18 anni;
 - (2) avere un servizio di navigazione riconosciuto di non meno di 12 mesi oppure aver frequentato un corso di formazione riconosciuto ed avere un servizio di navigazione riconosciuto di non meno di 6 mesi; e,
 - (3) avere una competenza del livello prescritto alla sezione A-VI/2, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW per il rilascio dei certificati di idoneità all'uso di mezzi di salvataggio.
2. Ogni candidato al rilascio di un certificato di idoneità all'uso di battelli di emergenza deve:
 - (1) possedere un certificato di idoneità all'uso di mezzi di salvataggio che non siano battelli di emergenza;
 - (2) aver frequentato un corso di formazione riconosciuto; e,
 - (3) avere una competenza del livello previsto alla sezione A-VI/2, paragrafi da 7 a 10, del codice STCW per il rilascio dei certificati di idoneità all'uso di battelli di emergenza.

Regola VI/3

Requisiti minimi obbligatori relativi ai corsi di perfezionamento in tecniche antincendio

1. La gente di mare addetta al controllo di operazioni antincendio deve avere superato un corso di perfezionamento in tecniche antincendio vertente in particolare sull'organizzazione, le tattiche e il comando in conformità delle disposizioni della sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW e deve avere una competenza del livello ivi indicato.
2. Qualora un corso di perfezionamento in tecniche antincendio non sia previsto ai fini del rilascio di un certificato di abilitazione, deve essere rilasciato, a seconda del caso, un certificato di idoneità attestante che il titolare ha frequentato un corso di perfezionamento in tecniche antincendio.

*Regola VI/4***Requisiti minimi obbligatori in materia di pronto soccorso e assistenza medica**

1. La gente di mare addetta al servizio di pronto soccorso a bordo di navi deve avere una competenza in materia di pronto soccorso medico del livello indicato alla sezione A-VI/4, paragrafi 1, 2 e 3, del codice STCW.
2. La gente di mare addetta a prestare assistenza medica a bordo di navi deve avere una competenza in materia di assistenza medica del livello indicato alla sezione A-VI/4, paragrafi 4, 5 e 6, del codice STCW.
3. Qualora l'addestramento in materia di pronto soccorso o di assistenza medica non sia previsto ai fini del rilascio di un certificato di abilitazione, deve essere rilasciato, a seconda del caso, un certificato di idoneità attestante che il titolare ha frequentato un corso di addestramento in materia di pronto soccorso o di assistenza medica.

*Regola VI/5***Requisiti minimi obbligatori per il rilascio di certificati di idoneità per ufficiali di sicurezza della nave**

1. Ogni candidato al rilascio di un certificato di idoneità come ufficiale di sicurezza della nave deve:
 - (1) aver prestato un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a 12 mesi o un servizio di navigazione adeguato e saper condurre la nave; e,
 - (2) avere una competenza del livello previsto alla sezione A-VI/5, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW per il rilascio di certificati di idoneità di ufficiale di sicurezza della nave.
2. Gli Stati membri provvedono a rilasciare un certificato di idoneità a tutti coloro che risultano qualificati ai sensi della presente regola.

*Regola VI/6***Requisiti minimi obbligatori relativi all'istruzione e alla formazione in materia di sicurezza per tutti gli appartenenti alle gente di mare**

1. Alla gente di mare devono essere impartiti l'addestramento in materia di sicurezza, l'istruzione o la formazione di sensibilizzazione alla sicurezza, conformemente alla sezione A-VI/6, paragrafo da 1 a 4 del codice STCW e la loro competenza deve essere adeguata al livello ivi indicato.
2. Qualora la sensibilizzazione alla sicurezza non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato di abilitazione, deve essere rilasciato un certificato di idoneità attestante che il titolare ha frequentato il corso di sensibilizzazione alla sicurezza.
3. Ogni Stato membro raffronta la formazione o istruzione connessa alla sicurezza prevista per la gente di mare che detiene o può documentare abilitazioni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, con quanto indicato alla sezione A-VI/6, paragrafo 4 del codice STCW e, se necessario, prevede per questo tipo di personale la necessità di aggiornare le proprie qualifiche.

Gente di mare incaricata di mansioni attinenti alla sicurezza

4. La gente di mare che svolge mansioni attinenti alla sicurezza deve avere il livello di competenza specificato alla sezione A-VI/6, paragrafi da 6 a 8, del codice STCW.
5. Qualora una formazione in compiti attinenti alla sicurezza non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato di abilitazione, deve essere rilasciato un certificato di idoneità attestante che il titolare ha frequentato un corso di formazione in compiti attinenti alla sicurezza.
6. Ogni Stato membro raffronta i livelli di formazione connessa alla sicurezza previsti per la gente di mare che svolge mansioni attinenti alla sicurezza e che possiede o può documentare abilitazioni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, con quelli specificati alla sezione A-VI/6, paragrafo 8 del codice STCW e, se necessario, prevede per questo tipo di personale la necessità di aggiornare le proprie qualifiche.

CAPO VII

CERTIFICATI ALTERNATIVI

Regola VII/1

Rilascio di certificati alternativi

1. In deroga ai requisiti per le abilitazioni di cui ai capi II e III dell'allegato, gli Stati membri hanno facoltà di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati diversi da quelli menzionati dalle regole dei capi suddetti, a condizione che:
 - (1) le relative funzioni e gradi di responsabilità attestati dal certificato o dalla convalida dello stesso siano selezionati tra quelli indicati alle sezioni A-II/1, AII/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 e A-IV/2, del codice STCW e identici a quelli ivi indicati;
 - (2) i candidati abbiano frequentato con esito positivo i corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e abbiano le competenze dei livelli prescritti dalle pertinenti sezioni del codice STCW, conformemente al disposto della sezione A-VII/1 di detto codice, per le funzioni e i gradi di responsabilità che devono essere attestati da tali certificati e convalide;
 - (3) i candidati abbiano prestato un servizio di navigazione riconosciuto adeguato all'esecuzione delle funzioni e ai gradi di responsabilità indicati nel certificato.
La durata minima di tale servizio di navigazione deve essere equivalente alla durata del servizio di navigazione prescritto ai capi II e III dell'allegato. In ogni caso, la durata minima del servizio di navigazione non può essere inferiore a quella prescritta dalla sezione A-VII/2 del codice STCW;
 - (4) i candidati all'abilitazione che dovranno svolgere funzioni di navigazione a livello operativo abbiano i requisiti applicabili di cui alle regole del capo IV, ove prescritti per l'espletamento dei servizi radio definiti in conformità delle norme radio;
 - (5) i certificati siano rilasciati in conformità del disposto dell'articolo 2 e delle disposizioni del capo VII del codice STCW.
2. Nessun certificato ai sensi del presente capo può essere rilasciato prima che uno Stato membro abbia comunicato alla Commissione le informazioni prescritte dalla convenzione STCW.

Regola VII/2

Abilitazione della gente di mare

Qualunque appartenente alla gente di mare addetto ad una o più funzioni tra quelle indicate alle tabelle A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 o A-II/5 del capo II o alle tabelle A-III/1, A-III/2, AIII/3, A-III/4 o A-III/5 del capo III o A-IV/2 del capo IV del codice STCW deve possedere un certificato di competenza o un certificato di idoneità, a seconda del caso.

Regola VII/3

Principi che disciplinano il rilascio di certificati alternativi

1. Se uno Stato membro decide di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati alternativi, deve provvedere affinché siano rispettati i seguenti principi:
 - (2) nessun sistema alternativo di abilitazione può essere posto in vigore se non offre garanzie di sicurezza in mare e di prevenzione dell'inquinamento di livello almeno equivalente a quello risultante dalle disposizioni dei precedenti capi;
 - (3) qualsiasi sistema alternativo di abilitazione ai sensi del presente capo deve prevedere la possibilità di sostituire i certificati rilasciati ai sensi dello stesso con quelli rilasciati ai sensi dei precedenti capi.
2. Il principio della sostituibilità dei certificati di cui al paragrafo 1 garantisce che:
 - (1) gli appartenenti alla gente di mare abilitati ai sensi del sistema di cui ai capi II e/o III e quelli abilitati ai sensi del capo VII siano in grado di prestare indifferentemente servizio su navi tradizionali od organizzate secondo altre forme;

- (2) la formazione della gente di mare non sia finalizzata a sistemi di organizzazione di bordo specifici in maniera tale da renderla inadatta a svolgere altrove la sua professione.
3. Il rilascio di qualunque certificato ai sensi del presente capo deve essere fondato sui seguenti principi:
 - (1) il rilascio di certificati alternativi non deve essere finalizzato a:
 - (a) ridurre il numero dei membri dell'equipaggio a bordo;
 - (b) abbassare il livello di professionalità o le qualifiche della gente di mare; oppure (c) consentire l'assegnazione di compiti misti di ufficiale di guardia di macchina e di coperta al titolare di un solo certificato nell'arco di un solo turno di guardia;
 - (2) alla persona in comando spetta il titolo di comandante; la posizione giuridica e l'autorità del comandante e di chiunque altro non possono essere pregiudicate dall'attuazione di sistemi di abilitazione alternativi.
4. I principi di cui ai punti 1 e 2 devono garantire il mantenimento delle competenze degli ufficiali sia di coperta che di macchina."

Allegato II

All'allegato II, il punto 3 è sostituito dal seguente:

"3. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima e con l'eventuale partecipazione degli Stati membri interessati, ha accertato, procedendo alla valutazione della Parte in questione, che può includere l'ispezione di strutture e la verifica delle procedure, che sono pienamente soddisfatti i requisiti della Convenzione relativi ai livelli di competenza, di formazione e di abilitazione, nonché ai livelli di qualità."

Allegato III

"ALLEGATO V

INFORMAZIONI DA TRASMETTERE ALLA COMMISSIONE A FINI STATISTICI

1. Quando è fatto riferimento al presente allegato, devono essere trasmesse le seguenti informazioni specificate alla sezione A-I/2, paragrafo 9 del codice STCW per tutti i certificati di competenza o convalide che attestano il loro rilascio, tutte le convalide che attestano il riconoscimento di certificati di competenza rilasciati da altri paesi e tutti i certificati di idoneità rilasciati a marinai:

Certificati di competenza (Cdc) / Convalide che ne attestano il rilascio (Car):

- codice unico del marittimo;
- nome del marittimo;
- data di nascita del marittimo;
- nazionalità del marittimo;
- sesso del marittimo;
- numero del Cdc convalidato;
- numero della Car;
- mansione(i);
- data di rilascio o data più recente di rinnovo del documento;
- data di scadenza;

- stato del certificato (valido, sospeso, annullato, smarrito, distrutto);
- limitazioni.

Convalide che attestano il riconoscimento di certificati di competenza rilasciati da altri paesi (Car):

- codice unico del marittimo;
- nome del marittimo;
- data di nascita del marittimo;
- nazionalità del marittimo;
- sesso del marittimo;
- Stato che rilascia il Cdc originale;
- numero del Cdc originale;
- numero della Car;
- mansione(i);
- data di rilascio o data più recente di rinnovo del documento;
- data di scadenza;
- stato del documento;
- limitazioni.

Certificati di idoneità per marinai (Cdi) (se disponibili):

- codice unico del marittimo;
- nome del marittimo;
- data di nascita del marittimo;
- nazionalità del marittimo;
- sesso del marittimo;
- numero del Cdi;
- mansione(i);
- data di rilascio o data più recente di rinnovo del documento;
- data di scadenza;
- stato del documento.

2. Le informazioni soggette alla normativa sulla protezione dei dati personali possono essere trasmesse in un formato che tutela l'anonimato.

