

comunque, la mancata presentazione degli atti finali non può non essere considerato come fatto non positivo per la gestione del Consorzio;

Considerata la necessità di assicurare al Consorzio in questione la più proficua gestione della fase finale della liquidazione al fine di accelerare la procedura e finalizzarla allo svolgimento degli adempimenti volti alla chiusura della procedura;

Considerato che, in data 12 marzo 2010, con nota n. 8895, è stata data comunicazione all'interessato dell'avvio del procedimento per l'applicazione dell'art. 9, comma 3, della legge n. 99/2009, ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241;

Tenuto conto che, nessun riscontro è stato fornito alla succitata comunicazione nonostante l'invito a formulare le proprie osservazioni al riguardo;

Ritenuto che, la nomina di un commissario liquidatore, in sostituzione dell'organo commissariale in carica, discende direttamente dalla legge, che affida alle amministrazioni competenti discrezionalità piena anche al fine di operare in un rapporto istituzionale di piena fiducia tecnica;

Considerata la qualificazione professionale dell'avv. Salvatore Tarantini;

Ritenuta la sussistenza in capo all'avv. Salvatore Tarantini delle professionalità tecniche ed amministrative necessarie allo svolgimento dell'incarico commissariale;

Decreta:

Art. 1.

L'avv. Salvatore Tarantini nato a Taranto il 23 giugno 1958, residente in Pescara, via Venezia n. 4 è nominato commissario liquidatore del Consorzio agrario provinciale di L'Aquila, ai sensi dell'art. 198, primo comma, del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, in sostituzione del commissario in carica, dott. Gianni Leonio, il quale contemporaneamente cessa dall'incarico.

Art. 2.

Al commissario nominato spetta il trattamento economico previsto dalle vigenti disposizioni.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Tale provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale Amministrativo, ovvero in via straordinaria dinnanzi al Presidente della Repubblica qualora sussistano i presupposti di legge.

Roma, 15 aprile 2010

*Il Ministro
dello sviluppo economico*
SCAJOLA

*Il Ministro delle politiche agricole
alimentari e forestali*
ZAIA

10A05598

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 21 aprile 2010.

Istruzione, addestramento e certificazione del personale imbarcato su navi veloci HSC (High Speed Craft).

**IL COMANDANTE GENERALE
DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO**

Vista la convenzione internazionale IMO STCW del 1978 sulle norme relative agli standard di addestramento certificazione e tenuta della guardia (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), nella sua versione aggiornata, adottata a Londra il 7 luglio 1978 e resa esecutiva in Italia con legge 21 novembre 1985, n. 739;

Visto il codice STCW'95 sull'addestramento, la certificazione e la tenuta della guardia adottato dalla conferenza delle parti della convenzione STCW con la risoluzione n. 2 del 1995, nella sua versione aggiornata;

Vista la risoluzione IMO MSC 36(63) «Codice internazionale di sicurezza per le unità veloci HSC (High Speed Craft)» adottata il 20 maggio 1994 e resa esecutiva dal capitolo X della convenzione Solas;

Vista la risoluzione IMO MSC 97(73) del 5 dicembre 2000 «Codice internazionale per la sicurezza delle unità veloci» - Codice HSC 2000 (International Code for Safety of High Speed Craft 2000);

Visto il regolamento n. 336/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2006 sull'attuazione nella comunità del «Codice internazionale di gestione della sicurezza» che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio;

Visto il decreto ministeriale 3 luglio 1997: «Istruzione e addestramento personale imbarcato sulle navi passeggeri di tipo ro-ro»;

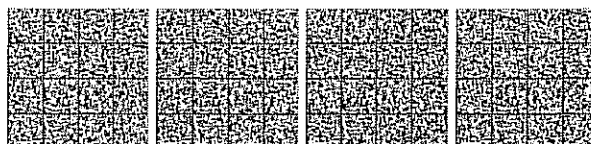
Visto il decreto direttoriale 7 agosto 2001: «Requisiti dell'addestramento speciale per il personale marittimo destinato all'assistenza dei passeggeri in situazioni di emergenza imbarcato su navi passeggeri diverse dal tipo ro-ro»;

Visto il decreto legislativo 8 marzo 2005, n. 52, che ha modificato il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante «Attuazione della direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite viaggi nazionali»;

Visto il decreto 19 settembre 2005 n.750: «Individuazione dei tratti di mare in cui le navi ro-ro passeggeri effettuano servizi di linea e corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda»;

Vista la risoluzione A.741(18) «Codice internazionale per la gestione e la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento» adottata il 4 novembre 1993 e resa esecutiva dal capitolo IX della convenzione Solas;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211 «Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;



Visto il decreto ministeriale 13 luglio 2009, n. 567: «Individuazione e disciplina degli uffici di livello dirigenziale non generale del Comando generale del corpo delle capitanerie di porto»;

Vista la nota n. 53710-P, in data 13 ottobre 2009, del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali;

Decreta:

Art. 1.

Campo di applicazione

Il presente decreto disciplina la certificazione di abilitazione, per comandante ed ufficiali, e l'addestramento, per membri dell'equipaggio assegnati a specifici compiti e responsabilità, destinati ad imbarcare sulle unità veloci del tipo HSC (High Speed Craft).

Art. 2.

Requisiti di abilitazione per comandanti ed ufficiali

Per conseguire il certificato di abilitazione a svolgere servizio sulle unità veloci, in qualità di comandante o di ufficiale, occorrono i seguenti requisiti:

aver effettuato il periodo di addestramento operativo di cui al successivo art. 3;

aver superato un esame teorico-pratico.

Art. 3.

Requisiti di addestramento per comandanti ed ufficiali

I requisiti di addestramento per comandante ed ufficiali sono i seguenti:

a) aver effettuato l'addestramento previsto dalla regola V/2, sezione A-V/2, o della regola V/3, sezione A-V/3, della convenzione STCW78/95 nella sua versione aggiornata;

b) aver effettuato, negli ultimi cinque anni precedenti l'istanza d'esame, un periodo di navigazione di almeno 6 mesi su navi passeggeri o su navi ro-ro da passeggeri con la qualifica di ufficiale, di cui almeno 3 mesi da comandante/primo ufficiale di coperta o da direttore di macchina/primo ufficiale di macchina per quei marittimi che devono essere abilitati come comandante o direttore di macchina; per l'abilitazione su HSC impiegati in navigazione internazionale il periodo di 6 mesi di navigazione deve essere effettuato su unità di stazza lorda non inferiore alle 500 GT in navigazione internazionale;

c) aver effettuato un periodo di addestramento di almeno quaranta ore, di cui trenta in navigazione nazionale, per l'abilitazione in navigazione nazionale, e di almeno sessanta ore, di cui quaranta in navigazione internazionale, per l'abilitazione in navigazione internazionale. Il periodo di addestramento in navigazione deve essere effettuato in turni giornalieri minimi di 4 ore e comunque non superiori alle 8 ore, nelle mansioni inerenti la qualifica per la quale si intende ottenere il certificato di abilitazione, a bordo della stessa unità veloce sulla quale si è destinati a imbarcare, o su unità gemelle che operano

nella stessa area per la quale si intende ottenere il certificato di abilitazione. I marittimi, al fine di effettuare l'addestramento operativo imbarcheranno in soprannumero.

Il periodo di addestramento non in navigazione può essere sostituito dall'addestramento al simulatore di manovra.

Il periodo di addestramento di cui alla precedente lettera c) è svolto, sotto la supervisione del comandante dell'unità, entro 12 mesi precedenti la data di presentazione dell'istanza d'esame e debitamente certificato con apposita annotazione sul Giornale nautico - Parte II.

Il numero dei marittimi che partecipano all'addestramento sopra descritto non può essere superiore alle 10 unità per nave per singolo periodo di addestramento.

Art. 4.

Istanza per esame teorico/pratico

L'armatore presenta, ad una delle capitanerie di porto nella cui giurisdizione ricadono i porti di approdo dell'unità, ovvero, in caso di approdi allocati all'estero, alla capitaneria di porto di iscrizione della stessa, una istanza in carta semplice diretta a richiedere l'effettuazione dell'esame, completa dei dati identificativi della nave (tipo, modello, categoria, nome, GT, ecc.) e dell'itinerario d'impiego della stessa, corredata dall'elenco dei marittimi da ammettere all'esame, unitamente alla documentazione atta a dimostrare il possesso dei requisiti sopra indicati. A tal fine la copia dell'estratto del Giornale nautico - Parte II, vistata dalla capitaneria di porto, deve riportare tutte le informazioni necessarie a verificare l'avvenuta effettuazione del periodo di addestramento richiesto.

All'istanza è, inoltre, allegata copia dei manuali tecnici, previsti dal capitolo 18.2 del codice HSC, redatti in lingua italiana, nonché i rapporti FMEA ed il Manuale del Safety Management (IMS Code), relativi all'unità a bordo della quale verrà effettuata la prova stessa.

Art. 5.

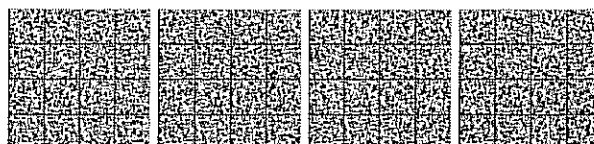
Commissione d'esame

Sia per le navi impegnate in navigazione nazionale che per quelle in navigazione internazionale, i candidati ammessi agli esami sono sottoposti ad una prova teorico-pratica in lingua italiana sulle conoscenze di cui al successivo art. 6 e ad una prova pratica in navigazione, alla presenza di una commissione nominata dal Capo del Compartimento marittimo al quale è stata presentata l'istanza.

La commissione d'esame è così composta:

1. Capo del compartimento o suo delegato di grado non inferiore a C.C. (CP): presidente;

2. Comandante su navi pari o superiore a 3000 GT ovvero tra 500 e 3000 GT in possesso di certificazione HSC in corso di validità: membro;



3. Funzionario dell'organismo riconosciuto: membro;

4. Ufficiale abilitato P.S.C.: membro;

5. Sottufficiale Np: segretario.

Art. 6.

Prova teorico-pratica per ottenere il certificato di abilitazione per le unità veloci

L'esame per ottenere il certificato di abilitazione per le unità veloci consiste in una prova teorico-pratica durante la quale l'interessato dovrà dimostrare la conoscenza e la padronanza d'uso delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza di bordo.

La prova verte sui seguenti punti:

1. conoscenza dei sistemi di propulsione e comando di bordo, comprese le apparecchiature di comunicazione e di navigazione, gli organi di governo, i componenti elettrici, idraulici e pneumatici e le pompe di sentina ed incendio;

2. configurazione di avaria per i sistemi di comando, governo e propulsione e corretta reazione a tali avarie;

3. caratteristiche di maneggevolezza del mezzo e condizioni critiche operative;

4. procedure di comunicazione e navigazione dal ponte;

5. stabilità allo stato integro ed in allagamento e sopravvivenza dell'unità in avaria;

6. ubicazione ed uso dei mezzi di salvataggio a bordo, comprese le dotazioni;

7. ubicazione ed uso dei mezzi di sfuggita dell'unità ed evacuazione dei passeggeri;

8. ubicazione ed uso dei dispositivi e degli impianti di protezione ed estinzione d'incendio in caso di incendio a bordo;

9. ubicazione ed uso dei dispositivi e dei sistemi di controllo avarie compresa la manovra delle porte stagne e delle pompe di sentina;

10. sistemi di stivaggio e rizzaggio e del carico e degli autoveicoli - precauzioni di sicurezza;

11. metodi di controllo e di comunicazione con i passeggeri in emergenza;

12. ubicazione ed uso di tutti gli altri elementi elencati nel manuale di istruzione;

13. condotta dell'unità;

14. operazioni di manovra.

La prova è commisurata alle mansioni operative svolte a bordo dal personale da certificare, al particolare tipo e modello di unità veloce considerata ed all'itinerario di impiego della stessa.

Per le unità veloci HSC impiegate in viaggi nazionali, l'itinerario d'impiego è costituito dall'area o zona di mare all'interno della quale le unità veloci andranno ad operare. Nell'ambito dei viaggi nazionali vengono individuati i sotto elencati «itinerari d'impiego»:

ITINERARIO ALFA: Mar Ligure, Mar di Corsica, Tirreno Settentrionale, Tirreno Centrale, Tirreno Meridionale e Canale di Sardegna;

ITINERARIO BRAVO: Canale di Sicilia, Ionio Meridionale;

ITINERARIO CHARLIE: Ionio Settentrionale, Adriatico Meridionale, Adriatico Centrale, Adriatico Settentrionale.

Per le unità impiegate in viaggi internazionali, l'itinerario di impiego è costituito dalla specifica tratta in cui le stesse andranno ad operare.

Art. 7.

Rilascio dei certificati

Il presidente della commissione d'esame rilascia al marittimo, che ha sostenuto l'esame con esito positivo, una certificazione provvisoria, conforme all'allegato A del presente decreto, che, entro tre mesi dalla data di rilascio, è sostituita dal certificato definitivo di abilitazione, conforme all'allegato B, rilasciato dal Compartimento d'iscrizione del marittimo. Per i marittimi stranieri il certificato definitivo è rilasciato dalla capitaneria di porto che provvede alla formazione della commissione d'esame.

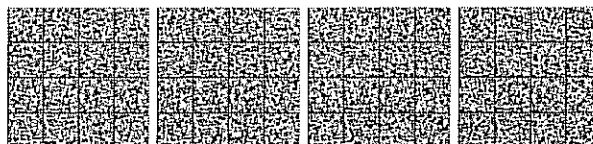
A tal fine, copia del verbale d'esame è trasmesso ai Compartimenti marittimi d'iscrizione dei marittimi per il rilascio del certificato definitivo.

Il certificato ha validità biennale con decorrenza di validità dal giorno successivo a quello del verbale d'esame.

Il certificato di abilitazione conseguito è riferito ad una specifica funzione (comandante/direttore di macchina/ufficiale di coperta/ufficiale di macchina), ad un determinato tipo e modello di unità e ad uno specifico itinerario d'impiego. Pertanto il passaggio da ufficiale a comandante/direttore avviene solo attraverso una nuova abilitazione. Tale predetta abilitazione, sullo stesso tipo e modello, è conseguita mediante l'espletamento del periodo di addestramento di cui alla lettera c) dell'art. 3 del presente decreto.

Qual'ora l'unità HSC sia impegnata in itinerari d'impiego diversi, il comandante e gli ufficiali dovranno possedere la certificazione di abilitazione di tutti gli itinerari d'impiego.

Per il personale di macchina impiegato in viaggi nazionali, il certificato di abilitazione rilasciato per un itinerario d'impiego è esteso anche ad altri itinerari d'impiego, a condizione che il suddetto personale sia impiegato sulla stessa unità o unità dello stesso tipo.



Art. 8.

Rinnovo dei certificati

Il certificato è rinnovato a coloro che abbiano effettuato, nel biennio di validità dello stesso, almeno 2 mesi di navigazione, sulla stessa unità, o unità di uguale tipologia, e sullo stesso itinerario d'impiego.

Non sono consentiti rinnovi automatici nel caso in cui il marittimo abbia effettuato i 2 mesi di navigazione su navi di uguale tipologia ma con differenza dimensionale superiore a 500 GT e/o con impianti propulsivi diversi.

Nel caso di scadenza del certificato in corso di imbarco la validità dello stesso è prorogata fino al termine dell'imbarco e comunque non oltre tre mesi.

Art. 9.

Istruzione ed addestramento per i membri dell'equipaggio, esclusi gli ufficiali

Tutti membri dell'equipaggio, esclusi gli ufficiali, prima di essere assegnati ad un qualsiasi servizio a bordo:

a) ricevono le istruzioni e l'addestramento di cui ai punti da 6 a 12 dell'art. 6 del presente decreto;

b) qualora incaricati nella muster list ad assistere i passeggeri in situazioni di emergenza, completano l'addestramento di cui alla sezione A-V/2, paragrafo 1, del codice STCW (all. C) o di cui alla sezione A-V/3, paragrafo 1, del codice STCW (all. C1);

c) qualora incaricati di specifici compiti e responsabilità, completano l'addestramento alla familiarizzazione di cui alla sezione A-V/2, paragrafo 2 del codice STCW (all. D) o di cui alla sezione A-V/3, paragrafo 2, del codice STCW (all. D1);

d) qualora impiegati a fornire assistenza ai passeggeri nei locali agli stessi destinati, completano l'addestramento di sicurezza di cui alla sezione A-V/2, paragrafo 3 del codice STCW (all. E) o di cui alla sezione A-V/3, paragrafo 3 del codice STCW (all. E1);

e) qualora assegnati in compiti di imbarco/sbarco passeggeri, imbarco/sbarco o messa in sicurezza del carico o alla chiusura dei portelloni, completano l'addestramento di cui alla sezione A-V/2, paragrafo 4 del codice STCW (all. F) o di cui alla sezione A-V/3, paragrafo 4 del codice STCW (all. F1);

f) qualora designati quali responsabili della sicurezza dei passeggeri in situazioni di emergenza, completano l'addestramento di cui alla sezione A-V/2, paragrafo 5 del codice STCW (all. G) o di cui alla sezione A-V/3, paragrafo 5 del codice STCW (all. G1).

Il comando di bordo, tramite un proprio ufficiale qualificato, designato dallo stesso, provvede all'addestramento sopracitato, che dovrà risultare da apposita annotazione sul giornale nautico parte II.

L'addestramento di cui alla lettera a) è di durata non inferiore alle 12 ore, mentre per le rimanenti tipologie non è inferiore alle due ore.

Il comando di bordo, al termine dell'addestramento di cui alle lettere b), c), d), e) ed f), a coloro che saranno ritenuti idonei, rilascia un attestato conforme al modello in allegato H. Detto attestato ha validità quinquennale ed è rinnovato, a cura del comando di bordo, a seguito di un nuovo addestramento.

Il personale marittimo in possesso degli attestati di addestramento in corso di validità, rilasciati ai sensi del decreto ministeriale 3 luglio 1997 ovvero del D.D. 7 agosto 2001, è esentato dall'addestramento di cui alle lettere b), c), d), e) ed f).

Art. 10.

Unità di nuova costruzione o acquistate all'estero

Per le unità di nuova costruzione, per le unità acquistate all'estero, per quelle noleggiate a scafo nudo (bareboat) e per quelle unità per le quali non sono disponibili marittimi certificati, le stesse potranno essere armate con un comandante e un direttore di macchina in possesso di certificato di abilitazione in corso di validità, al fine di consentire ai suddetti marittimi di apprendere in autoaddestramento (trenta ore, di cui venti in navigazione con unità non commercialmente operativa), le conoscenze previste dall'art. 6 e sostenere, quindi, la prova d'esame per conseguire il relativo certificato di abilitazione.

Art. 11.

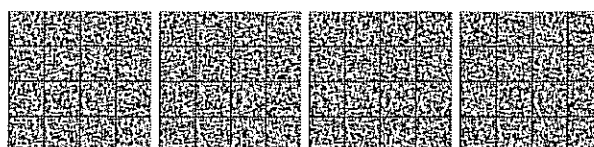
Abrogazione di norme

La circolare n. 16, serie XIII, titolo Gente di Mare, prot. 17499 del 5 novembre 2007, dell'allora Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno, è abrogata.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 21 aprile 2010

Il comandante generale: POLLASTRINI



ALLEGATO A



Repubblica Italiana
Italian Republic

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ministry of infrastructure and transport

CERTIFICATO PROVVISORIO DI ABILITAZIONE PER UNITA' VELOCI
TEMPORARY CERTIFICATE FOR HIGH SPEED CRAFT QUALIFICATION

Certificato rilasciato secondo le disposizioni della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) 1974 e successivi emendamenti e del codice Internazionale e di sicurezza per le unità veloci secondo le modalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Certificate issued under the provision of the International Convention of the safety of life at sea (SOLAS), 1974, as emended, and in accordance with the International Code of safety for high speed craft and in compliance with the procedures of the Ministry of infrastructure and transport - Italian Coast Guard Headquarters.

Marittimo.....
Seafarer

data di nascita.....luogo di nascita.....
Born date born place

Matricola N°.....
Seaman's book no.

Nazionalità.....
Nationality

Tipo e modello di unità.....
Type and model of craft

Itinerario o Area/Zona di mare:.....
Route or Sea Area

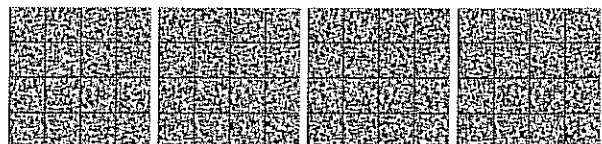
Certificato n°emesso il.....
Certificate no. Date of Issue

Timbro Ufficiale/*Official seal*

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE

Signature of duly authorized officer

Questo certificato è valido 90 giorni dalla data di rilascio
This certificate will be valid till 90 days from the issued date



ALLEGATO B



Repubblica Italiana
Italian Republic

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ministry of infrastructure and transport

Compartimento Marittimo di
Maritime Authority

CERTIFICATO DI ABILITAZIONE PER¹.....DI UNITA' VELOCI
Qualification certificate as¹.....for high speed craft

Rilasciato ai sensi della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), 1974, come emendata e del Codice Internazionale e di sicurezza per le unità Veloci, secondo le modalità di cui al decreto n°.....in data.....

Issued under the provisions of the International Convention of the safety of life at sea (SOLAS), 1974, as amended, and in accordance with the International Code of Safety for high speed craft and in compliance with the procedures of the decree noon date.....

al Sig. Nazionalità
to Mr. Nationality

nato a il
born in on

Matricola n.
Seaman book

Tipo e modello di unità:
Type and model of craft

Itinerario o Area/Zona di mare:
Route or Sea Area

Certificato n° emesso il
Certificate no. date of issue

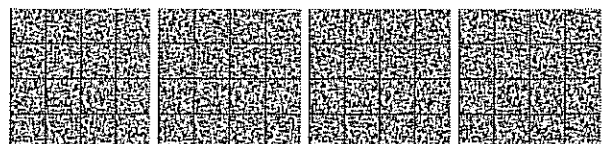
Validità dal² al
Validity from² to

Sigillo Ufficiale
Official Seal

IL COMANDANTE DEL PORTO
The Harbour Master

¹ Comandante, Direttore di Macchina, Ufficiale di Coperta, Ufficiale di Macchina/*Master*, Chief Engineer, Deck Officer, Engineer Officer.

² Indicare la data relativa al giorno successivo a quello dell'esame/*Indicate the date following the examination date*



La Validità del presente certificato è estesa fino al
The Validity of this certificate is hereby extended until

Timbro ufficiale
Official seal

IL COMANDANTE DEL PORTO

Signature of duly authorized officer

Name of duly authorized officer

Data di riconvalida
Date of revalidation

La Validità del presente certificato è estesa fino al
The Validity of this certificate is hereby extended until

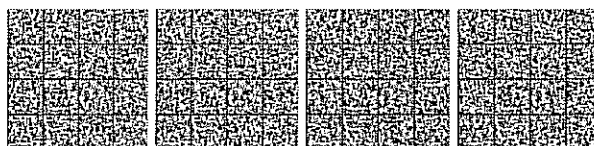
Timbro ufficiale
Official seal

IL COMANDANTE DEL PORTO

Signature of duly authorized officer

Name of duly authorized officer

Data di riconvalida
Date of revalidation

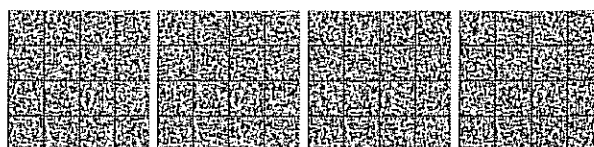


ALLEGATO C(HSC/RO-RO)

ADDESTRAMENTO SULLA GESTIONE DELLA FOLLA

L'addestramento sulla gestione della folla per il personale indicato sul ruolo di appello ad assistere i passeggeri durante le situazioni di emergenza dovrà comprendere:

1. Conoscenza delle dotazioni di sicurezza e dei piani di controllo:
 - Conoscenza del ruolo di appello e delle istruzioni di emergenza
 - conoscenza delle uscite di emergenza;
 - restrizioni all'uso degli ascensori.
2. Capacità di assistere i passeggeri diretti ai punti di riunione di imbarco incluso:
 - capacità di dare ordini chiari e rassicuranti;
 - controllo dei passeggeri nei corridoi, scale, carrugetti;
 - mantenimento delle vie di uscita libere da impedimenti;
 - metodi disponibili per l'evacuazione di persone disabili e di persone che necessitano assistenza speciale;
 - ispezione degli spazi destinati ai passeggeri;
3. Procedure per recarsi nei punti di riunione:
 - importanza di mantenere l'ordine;
 - capacità di usare le procedure per ridurre ed evitare il panico;
 - capacità di usare, se appropriato, liste dei passeggeri per il loro conteggio durante l'evacuazione;
 - capacità di assicurare che i passeggeri siano adeguatamente vestiti ed abbiano indossato correttamente il giubbotto salvagente.

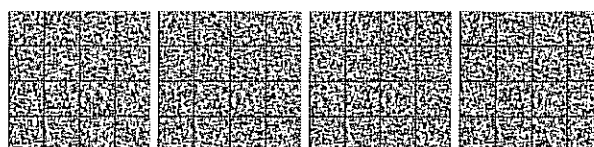


ALLEGATO C1

ADDESTRAMENTO SULLA GESTIONE DELLA FOLLA

L'addestramento sulla gestione della folla per il personale indicato sul ruolo di appello ad assistere i passeggeri durante le situazioni di emergenza dovrà comprendere:

1. Conoscenza delle dotazioni di sicurezza e dei piani di controllo:
 - Conoscenza del ruolo di appello e delle istruzioni di emergenza
 - conoscenza delle uscite di emergenza;
2. Capacità di dare ordini chiari e rassicuranti:
 - controllo dei passeggeri nei corridoi, scale, carrugetti;
 - mantenimento delle vie di uscita libere da impedimenti;
 - metodi disponibili per l'evacuazione di persone disabili e di persone che necessitano assistenza speciale;
 - ispezione degli spazi destinati ai passeggeri;
3. Procedure per recarsi nei punti di riunione:
 - importanza di mantenere l'ordine;
 - capacità di usare le procedure per ridurre ed evitare il panico;
 - capacità di usare, se appropriato, liste dei passeggeri per il loro conteggio durante l'evacuazione;
 - capacità di assicurare che i passeggeri siano adeguatamente vestiti ed abbiano indossato correttamente il giubbotto salvagente.



ALLEGATO D (HSC – RO-RO)

ADDESTRAMENTO DI FAMILIARIZZAZIONE

L'addestramento di familiarizzazione per il comandante, gli ufficiali ed altro personale marittimo assegnato a specifici compiti e responsabilità, dovrà per lo meno assicurare cognizioni delle capacità relative a:

1. Costruzione e limiti operativi:

Capacità di capire e rispettare ogni limite operativo imposto sulla nave, e di capire ed applicare le restrizioni operative, compreso le riduzioni della velocità in condizioni meteorologiche avverse, che sono necessarie per mantenere la sicurezza della vita umana, della nave e del carico.

2. Procedure per l'apertura, la chiusura e la messa in sicurezza delle aperture a scafo.

La capacità di applicare in modo appropriato le procedure stabilite sulla nave e attinenti all'apertura, chiusura e messa in sicurezza dell'apertura di prua, di poppa e delle porte e rampe laterali e di utilizzare correttamente i relativi sistemi.

3. Legislazione, codici e normative attinenti le navi RO-RO passeggeri.

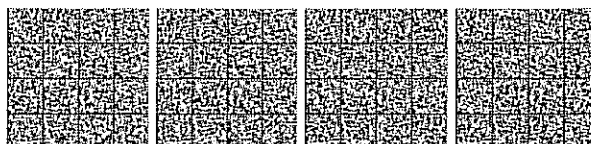
La capacità di comprendere ed applicare la normativa nazionale ed internazionale per le navi RO-RO passeggeri ad una determinata nave.

4. Requisiti e limitazioni per la stabilità e le sollecitazioni.

Capacità di considerare i limiti di sollecitazione riguardo alle parti sensibili della nave come portelloni di prua e altre apparecchiature per l'efficienza delle porte stagne e la capacità di valutare le condizioni di stabilità che potrebbero compromettere la sicurezza della nave.

5. Procedure per la manutenzione di speciali sistemi delle navi passeggeri Ro-RO

Capacità di applicare correttamente le procedure di bordo per la manutenzione delle speciali apparecchiature delle navi passeggeri RO-RO quali portelloni e rampe di poppa, di prua e laterali, degli ombrinali e dei sistemi associati.



6. Manuali per le procedure di carico e messa in sicurezza del carico e manuali per i calcoli di carico.

Capacità di fare un corretto utilizzo del manuale di carico e messa in sicurezza del carico per tutte le tipologie di veicoli e mezzi rotabili laddove applicabile, e di calcolare i limiti di sollecitazione/stress per i ponti riservati ai veicoli.

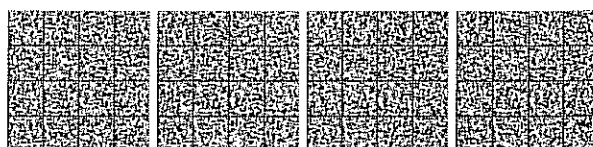
7. Aree merci pericolose.

Capacità di assicurare la corretta osservanza delle speciali precauzioni e limitazioni nel rispetto delle aree riservate per le merci pericolose.

8. Procedure d' emergenza.

Capacità di assicurare la corretta applicazione di alcune procedure speciali riguardo:

- il prevenire o ridurre l'ingresso d'acqua sul ponte veicoli;
- il rimuovere l'acqua dal ponte veicoli e minimizzare gli effetti della presenza d' acqua sul ponte veicoli.



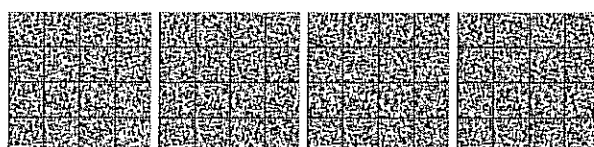
ALLEGATO D1

ADDESTRAMENTO DI FAMILIARIZZAZIONE

L'addestramento di familiarizzazione per il comandante, gli ufficiali ed altro personale marittimo assegnato a specifici compiti e responsabilità, dovrà per lo meno assicurare cognizioni delle capacità relative a:

1. Costruzione e limiti operativi:

- capacità di capire e rispettare ogni limite operativo imposto sulla nave, e di capire ed applicare le restrizioni operative, compreso le riduzioni della velocità in condizioni meteorologiche avverse, che sono necessarie per mantenere la sicurezza della nave e della vita umana in mare.

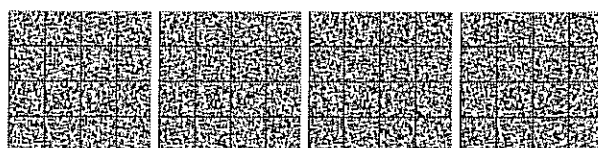


ALLEGATO E (HSC RO-RO)

**ADDESTRAMENTO SULLA SICUREZZA PER IL PERSONALE
PREPOSTO AL SERVIZIO DIRETTO AI PASSEGGERI NELLE AREE AD
ESSI RISERVATI**

L'addestramento sulla sicurezza dovrà per lo meno assicurare le seguenti capacità:

1. Capacità di comunicare con i passeggeri durante un'emergenza tenendo presente:
 - linguaggi appropriati alle principali nazionalità dei passeggeri trasportati su di una rotta particolare;
 - probabilità che la capacità di utilizzare un elementare vocabolario di inglese per impartire istruzioni basilari, possa consentire di comunicare con un passeggero che necessiti di un aiuto, a prescindere dal fatto che il passeggero e il membro dell'equipaggio abbiano o meno una lingua in comune;
 - necessità, allorché la comunicazione orale è inattuabile, di comunicare in situazioni di emergenza con altri mezzi: scritti o gestuali, o richiamando l'attenzione sull'ubicazione delle istruzioni, dei punti di raccolta, dei dispositivi di salvataggio o delle vie d'uscita;
 - misure in cui sono state fornite le istruzioni di sicurezza complete ai passeggeri nella/e loro madrelingue;
 - lingue in cui gli annunci di emergenza possono essere trasmessi in situazioni critiche, o durante esercitazioni, per fornire accurate direttive ai passeggeri e facilitare l'assistenza degli stessi da parte dei membri dell'equipaggio.
2. Capacità di dimostrare ai passeggeri l'uso delle dotazioni di sicurezza personali.

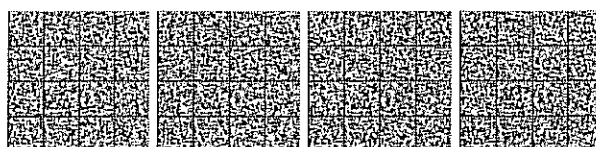


ALLEGATO E1

**ADDESTRAMENTO SULLA SICUREZZA PER IL PERSONALE
PREPOSTO AL SERVIZIO DIRETTO AI PASSEGGERI NELLE AREE AD
ESSI RISERVATI**

L'addestramento sulla sicurezza dovrà per lo meno assicurare le seguenti capacità:

1. Capacità di comunicare con i passeggeri durante un'emergenza tenendo presente:
 - linguaggi appropriati alle principali nazionalità dei passeggeri trasportati su di una rotta particolare;
 - probabilità che la capacità di utilizzare un elementare vocabolario di inglese per impartire istruzioni basilari, possa consentire di comunicare con un passeggero che necessiti di un aiuto, a prescindere dal fatto che il passeggero e il membro dell'equipaggio abbiano o meno una lingua in comune;
 - necessità, allorché la comunicazione orale è inattuabile, di comunicare in situazioni di emergenza con altri mezzi: scritti o gestuali, o richiamando l'attenzione sull'ubicazione delle istruzioni, dei punti di raccolta, dei dispositivi di salvataggio o delle vie d'uscita;
 - misure in cui sono state fornite le istruzioni di sicurezza complete ai passeggeri nella/e loro madrelingue;
 - lingue in cui gli annunci di emergenza possono essere trasmessi in situazioni critiche, o durante esercitazioni, per fornire accurate direttive ai passeggeri e facilitare l'assistenza degli stessi da parte dei membri dell'equipaggio.
2. Capacità di dimostrare ai passeggeri l'uso delle dotazioni di sicurezza personali.



ALLEGATO F (HSC RO-RO)

ADDESTRAMENTO SICUREZZA DEI PASSEGGERI DEL CARICO E INTEGRITA' DELLO SCAFO

L'addestramento sulla sicurezza dei passeggeri, **del carico e dell'integrità dello scafo** per i comandanti e primi ufficiali di coperta, direttore di macchina e primo ufficiale di macchina e tutto il personale addetto all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri, alla carica e alla scarica e alle operazioni di chiusura delle aperture dello scafo, ciascuno per i propri compiti e responsabilità a bordo, dovrà comprendere i seguenti punti:

Procedure di carico e imbarco

- Capacità di applicare correttamente le procedure stabilite per la nave riguardo:
 - la carica e scarica di veicoli, mezzi rotabili ed altre unità di trasporto merci;
 - le rampe di sollevamento e abbassamento;
 - fissaggio e stivaggio dei ponti veicoli retrattili;
 - imbarco e sbarco dei passeggeri con particolare attenzione al personale a mobilità ridotta (P.M.R.) e al personale bisognoso di assistenza;

Trasporto di merci pericolose

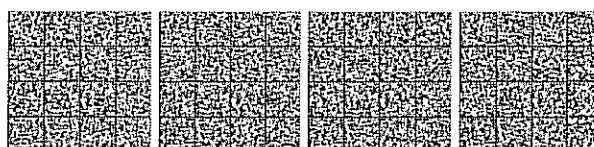
- Capacità applicare ogni procedura e previsione riguardo il trasporto di merci pericolose a bordo delle navi passeggeri HSC RO-RO.

Assicurazione delle merci**Capacità di:**

- applicare correttamente le previsioni del Codice di sicurezza per il carico, stivaggio e assicurazione dei veicoli, veicoli rotabili ed altre unità di trasporto merci
- utilizzare appropriatamente le apparecchiature per assicurare il carico (materiale per il rizzaggio) considerandone le relative limitazioni

Stabilità, assetto e calcoli per le sollecitazioni**Capacità di:**

- fare un uso appropriato delle informazioni fornite in merito alla stabilità e alle sollecitazioni nave
- effettuare il calcolo della stabilità e dell'assetto per differenti condizioni di carico utilizzando calcolatori o programmi informatici forniti per il calcolo della stabilità
- calcolare il fattore di carico per ogni ponte



- calcolare l'influenza della zavorra, del trasferimento del carburante sulla stabilità, sull'assetto e sulle sollecitazioni nave

Aperture, chiusure delle aperture scafo

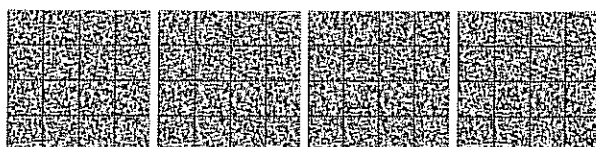
Capacità di :

- applicare correttamente le procedure stabilite per la nave riguardo le aperture, chiusure e messe in sicurezza dei portelloni di poppa, prua e laterali e delle rampe e il corretto utilizzo dei relativi sistemi associati
- effettuare ispezioni/controlli in navigazione

Monitoraggio ambiente ponti RO-RO

Capacità di:

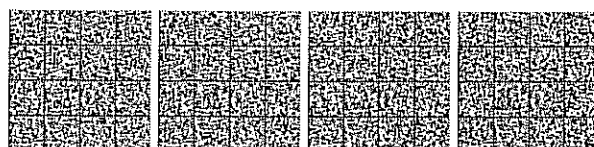
- utilizzare le apparecchiature, dove fornite, per monitorare il tenore d'ossigeno all'interno degli spazi riservati al carico RO-RO
- applicare correttamente le procedure stabilite per la nave riguardo la ventilazione degli spazi riservati al carico RO-RO durante le operazioni di carico e scarico dei veicoli, durante la navigazione e in emergenza.



ALLEGATO F1

ADDESTRAMENTO SICUREZZA PASSEGGERI

L'addestramento sulla sicurezza dei passeggeri per i comandanti e primi ufficiali di coperta e tutto il personale addetto all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri, ciascuno per i propri compiti e responsabilità a bordo, dovrà consistere nell'aiutare i passeggeri presenti a bordo con particolare attenzione alle persone disabili e a quelle che necessitano di particolare assistenza.

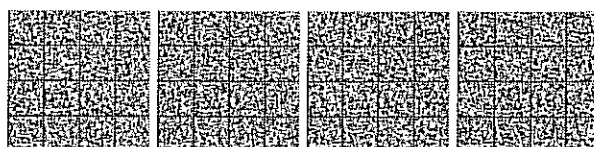


ALLEGATO G (HSC RO-RO)

**ADDESTRAMENTO SULLA GESTIONE DELLA CRISI E DEL
COMPORTAMENTO UMANO**

I comandanti e i primi ufficiali di coperta, i direttori di macchina ed i primi ufficiali di macchina e tutto il personale addetto alla sicurezza dei passeggeri in situazioni di emergenza a bordo, devono fornire prova che sono stati raggiunti i seguenti standards di competenza:

1. Conoscenza di:
 - sistemazioni e piani generali della nave;
 - norme di sicurezza;
 - piano di emergenza e procedure di emergenza.
2. Importanza dei principi per lo sviluppo delle procedure di emergenza specifiche a bordo comprendenti:
 - la necessità di predeterminate procedure ed esercitazioni di emergenza;
 - la necessità per tutto il personale di conoscere, rispettare ed attenersi alle procedure di emergenza predeterminate, in caso di situazioni di emergenza.
3. Capacità di ottimizzare l'impiego delle risorse tenendo presente:
 - la possibilità che le risorse disponibili durante una emergenza possono essere limitate;
 - la necessità di utilizzare tutto il personale e l'equipaggiamento immediatamente disponibile e, se necessario, di improvvisare;
4. Capacità di organizzare esercitazioni realistiche per garantire una risposta immediata, tenendo presente gli insegnamenti ricavati da precedenti incidenti coinvolgenti navi passeggeri, con commento dopo le esercitazioni.
5. Capacità di fare una valutazione iniziale e di fornire un'effettiva risposta alle situazioni d'emergenza secondo le procedure d'emergenza stabilite.
6. Capacità di comando
La capacità di guidare e dirigere gli altri durante le situazioni di emergenza inclusa la necessità di:
 - proporre un esempio durante le situazioni di emergenza;
 - focalizzare le decisioni da prendere, dato il bisogno di agire rapidamente in una emergenza;
 - motivare, incoraggiare e rassicurare i passeggeri ed altro personale.



7. Gestione dello stress:

- capacità di identificare lo sviluppo di sintomi di eccessivo panico delle persone e degli altri membri della squadra di emergenza della nave;
- comprendere che lo stress generato dalle situazioni di emergenza, può influenzare il rendimento delle persone e la loro capacità di eseguire istruzioni e procedure.

8. Comportamento umano e reazioni

Capacità di controllare i passeggeri e altro personale nelle situazioni di emergenza, compreso:

- la consapevolezza dei vari tipi di reazione dei passeggeri e di altro personale in situazioni di emergenza compreso la possibilità che:
 - a. in genere passa del tempo prima che le persone accettino il fatto che vi sia una situazione di emergenza;
 - b. alcune persone possono essere colte dal panico e non comportarsi secondo un livello normale di razionalità ad un punto tale che la loro capacità di comprensione può essere compromessa e potrebbero non rispondere alle istruzioni, come invece normalmente accade in situazioni di non emergenza.
- la consapevolezza che i passeggeri ed altro personale, possano tra l'altro:
 - a. iniziare la ricerca di congiunti, amici e bagagli come prima reazione quando qualcosa va male;
 - b. cercare rifugio nelle proprie cabine o in altri luoghi a bordo dove pensano di poter sfuggire al pericolo;
 - c. tentare di spostarsi nelle parti superiori quando la nave inizia a sbilanciarsi;
- la valutazione del possibile problema del panico derivante dalla separazione delle famiglie.

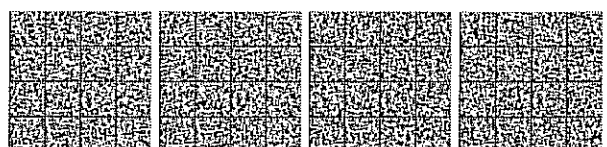
9. Stabilire e mantenere comunicazioni efficaci.

Capacità di stabilire e mantenere comunicazioni efficaci compreso:

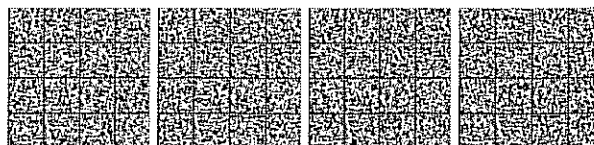
- L'importanza di rapporti ed istruzioni chiari e concisi;
- Necessità di incoraggiare uno scambio di informazioni reciproche con riscontro tra i passeggeri e l'equipaggio

Capacità di fornire informazioni pertinenti ai passeggeri e alle altre persone durante una situazione di emergenza, per tenerli informati sulla situazione generale e comunicare ogni azione loro richiesta tenendo presente:

- la lingua o le lingue appropriate alle principali nazionalità dei passeggeri e dell'altro personale trasportato su un percorso particolare;



- la possibilità di comunicare in situazioni di emergenza con altri mezzi per esempio gestuali o richiamando l'attenzione sull'ubicazione delle istruzioni, dei punti di raccolta, dei dispositivi di salvataggio o delle vie d'uscita;
- la lingua nella quale possono essere trasmessi gli annunci di emergenza in situazioni critiche, o durante esercitazioni, per fornire accurate direttive ai passeggeri e facilitare l'assistenza da parte dei membri dell'equipaggio.



ALLEGATO G1

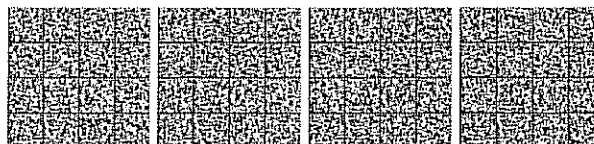
**ADDESTRAMENTO SULLA GESTIONE DELLA CRISI E DEL
COMPORTAMENTO UMANO**

I comandanti e i primi ufficiali di coperta, i direttori di macchina ed i primi ufficiali di macchina e tutto il personale addetto alla sicurezza dei passeggeri in situazioni di emergenza a bordo, devono fornire prova che sono stati raggiunti i seguenti standards di competenza:

1. Conoscenza di:
 - sistemazioni e piani generali della nave;
 - norme di sicurezza;
 - piano di emergenza e procedure di emergenza.
2. Importanza dei principi per lo sviluppo delle procedure di emergenza specifiche a bordo comprendenti:
 - la necessità di predeterminate procedure ed esercitazioni di emergenza;
 - la necessità per tutto il personale di conoscere, rispettare ed attenersi alle procedure di emergenza predeterminate, in caso di situazioni di emergenza.
3. Capacità di ottimizzare l'impiego delle risorse tenendo presente:
 - la possibilità che le risorse disponibili durante una emergenza possono essere limitate;
 - la necessità di utilizzare tutto il personale e l'equipaggiamento immediatamente disponibile e, se necessario, di improvvisare;
4. Capacità di organizzare esercitazioni realistiche per garantire una risposta immediata, tenendo presente gli insegnamenti ricavati da precedenti incidenti coinvolgenti navi passeggeri, con commento dopo le esercitazioni.
5. Capacità di fare una valutazione iniziale e di fornire un'effettiva risposta alle situazioni d'emergenza secondo le procedure d'emergenza stabilite.
6. Capacità di comando

La capacità di guidare e dirigere gli altri durante le situazioni di emergenza inclusa la necessità di:

 - proporre un esempio durante le situazioni di emergenza;
 - focalizzare le decisioni da prendere, dato il bisogno di agire rapidamente in una emergenza;
 - motivare, incoraggiare e rassicurare i passeggeri ed altro personale.



7. Gestione dello stress:

- capacità di identificare lo sviluppo di sintomi di eccessivo panico delle persone e degli altri membri della squadra di emergenza della nave;
- comprendere che lo stress generato dalle situazioni di emergenza, può influenzare il rendimento delle persone e la loro capacità di eseguire istruzioni e procedure.

8. Comportamento umano e reazioni

Capacità di controllare i passeggeri e altro personale nelle situazioni di emergenza, compreso:

- la consapevolezza dei vari tipi di reazione dei passeggeri e di altro personale in situazioni di emergenza compreso la possibilità che:
 - a. in genere passa del tempo prima che le persone accettino il fatto che vi sia una situazione di emergenza;
 - b. alcune persone possono essere colte dal panico e non comportarsi secondo un livello normale di razionalità ad un punto tale che la loro capacità di comprensione può essere compromessa e potrebbero non rispondere alle istruzioni, come invece normalmente accade in situazioni di non emergenza.
- la consapevolezza che i passeggeri ed altro personale, possano tra l'altro:
 - a. iniziare la ricerca di congiunti, amici e bagagli come prima reazione quando qualcosa va male;
 - b. cercare rifugio nelle proprie cabine o in altri luoghi a bordo dove pensano di poter sfuggire al pericolo;
 - c. tentare di spostarsi nelle parti superiori quando la nave inizia a sbilanciarsi;
- la valutazione del possibile problema del panico derivante dalla separazione delle famiglie.

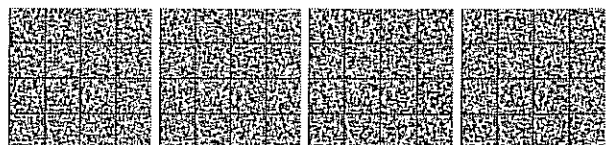
9. Stabilire e mantenere comunicazioni efficaci.

Capacità di stabilire e mantenere comunicazioni efficaci compreso:

- L'importanza di rapporti ed istruzioni chiari e concisi;
- Necessità di incoraggiare uno scambio di informazioni reciproche con riscontro tra i passeggeri e l'equipaggio

Capacità di fornire informazioni pertinenti ai passeggeri e alle altre persone durante una situazione di emergenza, per tenerli informati sulla situazione generale e comunicare ogni azione loro richiesta tenendo presente:

- la lingua o le lingue appropriate alle principali nazionalità dei passeggeri e dell'altro personale trasportato su un percorso particolare;



- la possibilità di comunicare in situazioni di emergenza con altri mezzi per esempio gestuali o richiamando l'attenzione sull'ubicazione delle istruzioni, dei punti di raccolta, dei dispositivi di salvataggio o delle vie d'uscita;
- la lingua nella quale possono essere trasmessi gli annunci di emergenza in situazioni critiche, o durante esercitazioni, per fornire accurate direttive ai passeggeri e facilitare l'assistenza da parte dei membri dell'equipaggio.

