

Traduzione non ufficiale

N.B. - *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nel Protocollo fra cui il testo in lingua francese, qui sopra riportato.*

P R O T O C O L L O

**del 1978 relativo alla Convenzione internazionale
del 1974 per la salvaguardia
della vita umana in mare**

LE PARTI CONTRAENTI DEL PRESENTE PROTOCOLLO,

ESSENDO PARTI contraenti della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, stipulata a Londra il 1° novembre 1974,

RICONOSCENDO il significativo contributo che può essere dato, dalla suddetta Convenzione, alla sicurezza delle navi e delle proprietà in mare ed alla salvaguardia delle vite umane a bordo,

RICONOSCENDO ALTRESÌ la necessità di migliorare ulteriormente la sicurezza delle navi e in particolare delle navi petroliere,

CONSIDERANDO che l'obbiettivo può ottimamente essere raggiunto con la stipula di un Protocollo relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO I.

(Obblighi generali).

Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a dar effetto alle disposizioni del presente Protocollo e del suo Annesso che ne costituisce parte integrante.

Qualsiasi riferimento al presente Protocollo deve considerarsi riferimento anche al suo Annesso.

ARTICOLO II.

(Applicazione).

1. — Le disposizioni degli articoli II, III, eccetto il comma (a), IV, VI (b), (c) e (d), VII ed VIII della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (da qui in avanti indicata come « la Convenzione ») sono incorporate nel presente Protocollo, con la intesa che i riferimenti, che si trovano nei suddetti articoli, alla Convenzione ed ai Governi contraenti siano considerati riferimenti al presente Protocollo ed alle Parti contraenti del presente Protocollo, rispettivamente.

2. — Ogni nave cui si applica il presente Protocollo deve soddisfare alle disposizioni della Convenzione, con le modifiche e aggiunte stabilite nel presente Protocollo.

3. — Circa le navi di Stati che non sono Parti contraenti della Convenzione e del presente Protocollo, le Parti contraenti del presente Protocollo applicheranno le norme della Convenzione e del presente Protocollo come può essere necessario per assicurarsi che tali navi non godono di un trattamento più favorevole.

ARTICOLO III.

(Comunicazione di informazioni).

Le Parti contraenti del presente Protocollo si impegnano a comunicare alla Segreteria generale dell'I.M.C.O. (da qui in avanti indicata come « l'Organizzazione »), ed a depositare presso di essa, un elenco di ispettori nominati, o di organizzazioni riconosciute, autorizzati ad agire per loro conto nel far applicare le misure per la salvaguardia

della vita umana in mare, da distribuire alle Parti per informazione dei loro funzionari. L'Amministrazione deve perciò notificare all'Organizzazione le specifiche responsabilità e condizioni dell'autorizzazione delegata agli ispettori nominati od alle organizzazioni riconosciute.

ARTICOLO IV.

(Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione).

1. — Il presente Protocollo sarà aperto presso la sede della Organizzazione, per la firma, dal 1° giugno 1978 al 1° marzo 1979 e rimarrà indi aperto per l'adesione.

Secondo le disposizioni del punto 3 del presente Articolo, gli Stati possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo mediante:

(a) firma senza riserve per ratifica, accettazione o approvazione; oppure

(b) firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; oppure

(c) adesione.

2. — Ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno effettuate mediante deposito di uno strumento a tale effetto presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

3. — Il presente Protocollo può essere firmato senza riserve, ratificato, accettato, approvato, o vi si può ad esso aderire, solo dagli Stati che hanno firmato senza riserve, ratificato, accettato, approvato la Convenzione o che hanno ad essa aderito.

ARTICOLO V.

(Entrata in vigore).

1. — Il presente Protocollo entrerà in vigore 6 mesi dopo la data alla quale almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile complessiva costituisca almeno il 50 per cento del tonnellaggio di stazza lorda della flotta mercantile mondiale, ne siano divenuti Parti contraenti secondo l'articolo IV di esso, purché però il presente Protocollo non entri in vigore prima dell'entrata in vigore della Convenzione.

2. — Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato dopo la data di entrata in vigore del presente Protocollo avrà effetto 3 mesi dopo la data del suo deposito.

3. — Dopo la data in cui una modifica al presente Protocollo sarà considerata accettata in base all'articolo VIII della Convenzione, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato si riferirà al presente Protocollo quale modificato.

ARTICOLO VI.

(Denuncia).

1. — Il presente Protocollo può essere denunciato da qualsiasi Parte in qualsiasi data dopo trascorsi 5 anni dalla data in cui il presente Protocollo è entrato in vigore per quella Parte.

2. — La denuncia deve avvenire mediante deposito di uno strumento di denuncia presso la Segreteria generale dell'Organizzazione.

3. — Una denuncia avrà effetto dopo 1 anno, o dopo un periodo di tempo più lungo quale può essere specificato nello strumento di denuncia, dalla data in cui essa è stata ricevuta dalla Segreteria generale dell'Organizzazione.

4. — Una denuncia della Convenzione da una Parte sarà considerata essere denuncia dalla Parte stessa anche del presente Protocollo.

ARTICOLO VII.

(Depositario).

1. — Il presente Protocollo sarà depositato presso la Segreteria generale dell'Organizzazione (da qui in avanti indicata come « il Depositario »).

2. — Il Depositario deve:

(a) informare tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito su:

(i) ogni nuova firma o nuovo deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, insieme con la relativa data;

(ii) data di entrata in vigore del presente Protocollo;

(iii) deposito di ogni strumento di denuncia del presente Protocollo insieme con la data in cui esso è stato ricevuto e la data alla quale la denuncia ha effetto;

(b) trasmettere copie autentiche legalizzate del presente Protocollo a tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo od hanno ad esso aderito.

3. — Appena il presente Protocollo entrerà in vigore, una copia autentica legalizzata di esso sarà trasmessa dal Depositario al Segretariato delle Nazioni Unite per registrazione e pubblicazione secondo l'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO VIII.

(Lingue).

Il presente Protocollo viene redatto in originale unico nelle lingue cinese, inglese, francese e spagnola, ogni testo essendo ugualmente autentico. Saranno preparate, e depositate con l'originale firmato, traduzioni ufficiali nelle lingue araba, tedesca e italiana.

IN FEDE DI QUANTO SOPRA i sottoscritti, debitamente
a ciò autorizzati dai rispettivi Governi, hanno
firmato il presente Protocollo

FATTO A LONDRA il 17 febbraio 1978.

..... (firme omesse)

ANNESSO

MODIFICHE E AGGIUNTE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE
DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

PARTE A — APPLICAZIONE, DEFINIZIONI, ECC

REGOLA 2

(Definizioni)

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma

(n) « Età di una nave » significa il periodo di tempo trascorso dall'anno di costruzione quale indicato nei fogli di immatricolazione della nave

PARTE B — VISITE E CERTIFICATI

REGOLA 6

(Ispezioni e visite)

Il testo esistente della Regola 6 viene sostituito dal seguente

(a) Le ispezioni e le visite delle navi, per quanto riguarda l'applicazione dei dispositivi delle presenti Regole e la concessione di esenzioni da esse, devono essere effettuate da funzionari dell'Amministrazione. L'Amministrazione può però affidare le ispezioni e le visite a ispettori all'uopo nominati o ad organizzazioni da essa riconosciute

(b) L'Amministrazione deve istituire disposizioni per le ispezioni non programmate da effettuare durante il periodo di validità del certificato

Tali ispezioni devono assicurare che la nave e il suo equipaggiamento rimangono, sotto ogni punto di vista, soddisfacenti per il servizio cui la nave è adibita.

Queste ispezioni possono essere effettuate dai servizi di ispezione dell'Amministrazione stessa, oppure da ispettori nominati, oppure da organizzazioni riconosciute, oppure da altre Parti su richiesta dell'Amministrazione. Se l'Amministrazione, in base alle disposizioni delle Regole 8 e 10 del presente Capitolo, stabilisce visite annuali obbligatorie, le suddette ispezioni non programmate non sono obbligatorie.

(c) Un'Amministrazione che nomina ispettori o riconosce organizzazioni per effettuare ispezioni e visite ai sensi dei commi (a) e (b) della presente Regola, deve almeno autorizzare ogni ispettore nominato od ogni organizzazione riconosciuta a:

(i) richiedere riparazioni a una nave, e

(ii) effettuare ispezioni e visite se richieste dalle competenti Autorità dello Stato del porto.

L'Amministrazione deve notificare all'Organizzazione le responsabilità e le condizioni specifiche delle autorizzazioni conferite agli ispettori nominati o alle organizzazioni riconosciute.

(d) Quando un ispettore nominato od una organizzazione riconosciuta trova che le condizioni della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai dati del certificato o sono tali che la nave non è atta a prendere il mare senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate, tale ispettore o organizzazione deve immediatamente assicurarsi che sia stato preso un provvedimento correttivo e deve in tempo debito informarne l'Amministrazione. Se tale provvedimento correttivo non viene preso, il certificato relativo deve essere ritirato e l'Amministrazione ne deve essere informata immediatamente; e, se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, anche le competenti autorità dello Stato del porto devono esserne informate immediatamente. Quando un funzionario dell'Amministrazione o un ispettore nominato o un'organizzazione riconosciuta hanno informato le competenti autorità dello Stato del porto, il Governo dello Stato del porto interessato deve fornire a tale funzionario o ispettore o organizzazione ogni assistenza necessaria per soddisfare i loro obblighi secondo la presente Regola. Quando possibile, il Governo dello Stato del porto interessato deve assicurarsi che la nave non parta fino a che possa prendere il mare, o lasciare il porto per recarsi in un appropriato cantiere di riparazione, senza pericolo per la nave stessa o per le persone imbarcate.

(e) In ogni caso, l'Amministrazione deve garantire pienamente la completezza e l'efficienza dell'ispezione e della visita, e deve provvedere a quanto necessario per soddisfare a tale obbligo.

REGOLA 7

(Visite delle navi da passeggeri)

Il testo esistente del comma (b) (iii) viene sostituito dal seguente

(iii) Una visita, generale o parziale secondo le circostanze, deve essere effettuata dopo una riparazione conseguente alle indagini prescritte alla Regola 11 del presente Capitolo, od ogniqualvolta vengano eseguite importanti riparazioni o sostituzioni

La visita deve essere tale da assicurare che le necessarie riparazioni o sostituzioni siano state effettivamente eseguite, che il materiale e la lavorazione di tali riparazioni o sostituzioni siano soddisfacenti sotto ogni punto di vista e che la nave soddisfa sotto ogni punto di vista alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo e delle vigenti Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare, e delle leggi, decreti, ordinamenti e norme promulgati in merito dall'Amministrazione

REGOLA 8

(Visita dei mezzi di salvataggio e di altre dotazioni delle navi da carico)

Il testo esistente della Regola 8 viene sostituito dal seguente:

(a) I mezzi di salvataggio, eccetto l'impianto radiotelegrafico nel motoscafo di salvataggio o l'apparecchio radio portatile per mezzi di salvataggio, l'ecosonda, la girobussola, i mezzi di estinzione incendi e l'impianto a gas inerte delle navi da carico cui si applicano i Capitoli II-1, II-2, III e V della Convenzione e del presente Protocollo, sono soggetti a visite iniziali e susseguenti come prescritto per le navi da passeggeri nella Regola 7 del Capitolo I della Convenzione e nel presente Protocollo, sostituendo 24 mesi in luogo di 12 mesi nel comma (a) (ii) di tale Regola. I piani per la difesa contro il fuoco nelle navi nuove e le scalette per piloti comprese quelle a motore, i fanali, i segnali ed i mezzi per emettere segnali sonori, imbarcati su navi nuove od esistenti, devono essere inclusi nelle visite, per garantire che essi rispondano pienamente alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo e, ove applicabile, alle vigenti Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare

(b) Per le navi petroliere aventi 10 o più anni di età, devono essere effettuate visite intermedie, entro 3 mesi prima o dopo la data di scadenza dei Certificati di sicurezza delle dotazioni di nave da carico, per assicurarsi che le dotazioni di cui al comma (a) della presente Regola si sono mantenute come indicato alla Regola 11 del presente Capitolo e si trovano in buone condizioni di funziona-

mento. Tali visite intermedie devono essere indicate sul Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico rilasciato a norma della Regola 12 (a) (iii) del Capitolo I della Convenzione.

REGOLA 10.

(Visite di scafo, macchine ed equipaggiamento delle navi da carico).

Il testo esistente della Regola 10 viene sostituito dal seguente:

(a) Scafo, macchine ed equipaggiamento (esclusi quegli elementi per i quali vengono rilasciati i Certificati di sicurezza per le dotazioni di nave da carico, i Certificati di sicurezza radiotelegrafica per navi da carico o i Certificati di sicurezza radiotelefonica per navi da carico) di una nave da carico devono essere visitati al loro completamento, e poi come l'Amministrazione potrà considerare necessario, per assicurarsi che le loro condizioni sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista, ed ai seguenti intervalli:

(i) agli intervalli specificati dall'Amministrazione ma non eccedenti 5 anni (visite periodiche);

(ii) oltre a tali visite periodiche, una nave petroliera avente età di 10 anni o più deve sottoporsi ad almeno una visita intermedia durante il periodo di validità del suo Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico. Nei casi in cui soltanto una di tali visite intermedie sia effettuata in uno dei periodi di validità del certificato, essa deve essere eseguita non prima di 6 mesi dalla data a metà del periodo di validità del certificato, né 6 mesi dopo tale data.

(b) Le visite iniziale e periodiche devono essere tali da assicurare che le sistemazioni, i materiali e i dimensionamenti della struttura, le caldaie e gli altri recipienti in pressione, i loro accessori, il macchinario principale e ausiliario compresi gli organi di governo e i relativi impianti di comando, l'impianto elettrico e gli altri equipaggiamenti sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista per il servizio cui la nave è destinata. Tali visite, nel caso di navi petroliere, devono includere anche l'ispezione della parte esterna del fondo della nave, i locali pompe, gli impianti delle tubature del carico e del combustibile, le tubature di sfogo, le valvole di pressione/vuoto e i parafiamme.

(c) Una visita intermedia a una nave petroliera avente età di 10 anni o più deve comprendere l'ispezione degli organi di governo e dei relativi impianti di comando, dei locali pompe, degli impianti delle tubature del carico e del combustibile sul ponte e nei locali pompe, le tubature di sfogo, le valvole di pressione/vuoto e i parafiamme, le sistemazioni elettriche nelle zone pericolose e la parte esterna del fondo della nave.

Oltre all'esame visivo dell'impianto elettrico, deve essere misurata la resistenza di isolamento dell'impianto elettrico nelle zone pericolose. Se, dopo gli esami, vi fosse qualche dubbio sulle condizioni delle tubature, devono essere prese misure addizionali, quali prove idrostatiche e determinazione di spessore, come necessario. Le suddette visite intermedie devono essere indicate sul Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico rilasciato in base alla Regola 12 (a) (u) del Capitolo I della Convenzione.

(d) Una visita, generale o parziale secondo le circostanze, deve essere effettuata, quando sia richiesta dopo un'indagine prescritta nella Regola 11 del presente Capitolo, od ogniqualvolta vengano eseguite importanti riparazioni o sostituzioni. La visita deve essere tale da assicurare che le necessarie riparazioni o sostituzioni siano state effettivamente eseguite, che i materiali e la lavorazione di tali riparazioni o sostituzioni sono soddisfacenti sotto ogni punto di vista e che la nave è atta a prendere il mare senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate.

REGOLA 11

(Mantenimento delle condizioni dopo le visite)

Il testo esistente della Regola 11 viene sostituito dal seguente

(a) Le condizioni della nave e del suo equipaggiamento devono essere mantenute in modo da soddisfare alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo per garantire che la nave rimarra, sotto ogni punto di vista, atta a prendere il mare senza pericoli per se stessa e per le persone imbarcate.

(b) Dopo che sia stata completata una visita secondo le Regole 6, 7, 8, 9 e 10 del Capitolo I della Convenzione e del presente Protocollo, nessun cambiamento può essere apportato alla struttura, al macchinario, all'equipaggiamento e ad altre parti che siano state oggetto della visita, senza benestare dell'Amministrazione.

(c) Qualora la nave subisca un'avaria o venga scoperto un difetto interessante la sicurezza della nave o l'efficienza o la completezza dei suoi mezzi di salvataggio o altro equipaggiamento, il comandante o l'armatore della nave deve riferirne all'Amministrazione, o all'ispettore nominato, o all'organizzazione riconosciuta, che deve rilasciare il relativo certificato, che provvederà a che siano iniziate indagini per stabilire se sia necessaria una visita come richiesto dalle Regole 6, 7, 8, 9 e 10 del Capitolo I della Convenzione e dal presente Protocollo. Se la nave si trova in un porto di un'altra Parte, il comandante o l'armatore deve informare immediatamente anche le competenti autorità dello Stato del porto, e l'ispettore nominato o l'organizzazione riconosciuta deve accertarsi che tale informazione sia stata data.

REGOLA 14.

(Durata e validità dei certificati).

Il testo esistente della Regola 14 viene sostituito dal seguente:

(a) I certificati, eccetto il Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico, il Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico ed ogni Certificato di esenzione, devono essere rilasciati per un periodo non superiore a 12 mesi.

Il Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico deve essere rilasciato per un periodo non superiore a 5 anni. Il Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico deve essere rilasciato per un periodo non superiore a 24 mesi. I Certificati di esenzione non potranno avere validità superiore a quella dei certificati cui essi si riferiscono.

(b) Non può essere permessa alcuna estensione del periodo quinquennale di validità del Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico.

(c) Se una visita ha luogo entro i 2 mesi che precedono il termine del periodo per il quale è stato originariamente rilasciato un Certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico o un Certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico, per navi da carico aventi stazza lorda di 300 tons o più ma inferiore a 500 tons, detto Certificato può essere ritirato e può essere rilasciato un nuovo Certificato con scadenza 12 mesi dopo il termine del suddetto periodo.

(d) Se la nave, quando viene a scadere un certificato che non sia quello di cui al comma (b) della presente Regola, non si trova in un porto della nazione in cui è immatricolata o in cui deve essere sottoposta a visita, l'Amministrazione può estendere la validità del certificato, ma tale estensione può essere accordata solo al fine di permettere alla nave di completare il suo viaggio fino alla nazione nella quale essa è immatricolata o deve essere sottoposta a visita, e solo nei casi in cui appaia che sia appropriato e ragionevole fare così.

(e) Nessun certificato può essere esteso in base alle disposizioni del comma (d) della presente Regola per un periodo di tempo superiore a 5 mesi, ed una nave cui sia stata accordata un'estensione non deve essere autorizzata, in virtù di tale estensione, al suo arrivo nella nazione nella quale è immatricolata o nel porto in cui deve essere visitata, a lasciare quel porto o quella nazione senza aver ottenuto un nuovo certificato.

(f) Un certificato, che non sia quello di cui al comma (b) della presente Regola, che non sia stato esteso in base alle suddette

disposizioni della presente Regola, può essere esteso dall'Amministrazione per un periodo di grazia fino ad 1 mese dalla data di scadenza su di esso indicata.

(g) Un certificato cessa di avere validità:

(i) se le ispezioni e le visite non vengono effettuate entro i periodi specificati nelle Regole 7 (a), 8, 9 e 10 (a) del Capitolo I della Convenzione e nel presente Protocollo o entro gli eventuali periodi di estensione accordati in base ai commi (d), (e) od (f) della presente Regola, o

(ii) dopo trasferimento della nave alla bandiera di un altro Governo.

Un nuovo certificato può essere rilasciato solo quando il Governo che lo deve rilasciare sia pienamente soddisfatto che la nave risponde alle disposizioni della Regola 11 (a) e (b) del presente Capitolo. Nel caso di trasferimento tra due Parti, se richiesto entro 3 mesi dalla data del trasferimento, il Governo della Parte la cui bandiera era prima battuta dalla nave deve trasmettere al più presto all'Amministrazione copie dei certificati che la nave aveva prima del trasferimento e, se disponibili, copie dei relativi rapporti di visita.

REGOLA 19.

(Controlli).

Il testo esistente della Regola 19 viene sostituito dal seguente:

(a) Ogni nave, quando si trova in un porto di un'altra Parte, è soggetta a controlli, da parte di funzionari debitamente autorizzati dal Governo di tale Parte, intesi a verificare la validità dei certificati rilasciati in base alla Regola 12 o alla Regola 13 del Capitolo I della Convenzione.

(b) Tali certificati, se validi, devono essere accettati a meno che non vi siano chiari elementi che facciano ritenere che le condizioni della nave o del suo equipaggiamento non corrispondono sostanzialmente ai dati di qualche certificato o che la nave e il suo equipaggiamento non soddisfano alle disposizioni della Regola 11 (a) e (b) del presente Capitolo.

(c) Nella circostanza di cui al comma (b) della presente Regola o se un certificato è spirato o ha perduto la sua validità, il funzionario che esegue il controllo deve fare passi per assicurarsi che la nave non parta fino a che non possa prendere il mare o lasciare il porto per arrivare ad un appropriato cantiere di riparazione senza pericoli per se stessa o per le persone imbarcate.

(d) Nel caso che questo controllo dia origine ad un intervento di qualsiasi genere, il funzionario che effettua il controllo deve immediatamente informare, per iscritto, il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica dello Stato di cui la nave batte la bandiera, di tutte le circostanze per cui l'intervento è stato ritenuto necessario. Inoltre devono essere di ciò informati anche gli ispettori nominati o le organizzazioni riconosciute responsabili del rilascio dei certificati. I fatti riguardanti l'intervento devono essere notificati all'Organizzazione.

(e) L'Autorità interessata dello Stato del porto deve notificare tutte le informazioni riguardanti la nave alle autorità del più vicino porto di scalo, oltreché alle parti di cui al comma (d) della presente Regola, se non è in grado di fare quanto detto nei commi (c) e (d) della presente Regola o se la nave è stata autorizzata a procedere fino al più vicino porto di scalo.

(f) Nell'effettuazione dei controlli secondo la presente Regola, deve essere compiuto ogni sforzo per evitare che una nave venga indebitamente fermata o ritardata.

Se una nave viene per ciò indebitamente fermata o ritardata, essa ha diritto a compenso per perdite o danni patiti.

CAPITOLO II-1.

COSTRUZIONE — COMPARTIMENTAZIONE E STABILITÀ
MACCHINE ED IMPIANTI ELETTRICI

PARTE A — GENERALITÀ.

REGOLA 1.

(Applicazione).

Al testo esistente del comma (b) della Regola I viene aggiunto quanto segue:

(iii) Nonostante le disposizioni del punto (ii) del presente comma (b) e del punto (a) (iii) della presente Regola, ai fini del comma (d) della Regola 29 del presente Capitolo, nave petroliera « nuova » significa una nave petroliera:

1. — per la quale il contratto di costruzione abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

2. — in mancanza di contratto di costruzione, la chiglia della quale venga impostata, o la quale si trovi ad un corrispondente stadio di costruzione, dopo il 1° gennaio 1980; o

3. — la consegna della quale avvenga dopo il 1° giugno 1982; o

4. — che abbia subito una trasformazione o una modifica di grande importanza:

(a) per le quali il contratto abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

(b) in mancanza di un contratto, il lavoro di costruzione delle quali venga iniziato dopo il 1° gennaio 1980; o

(c) siano completate dopo il 1° giugno 1982.

(iv) Ai fini del comma (d) della Regola 29 del presente Capitolo, nave petroliera « esistente » è una nave petroliera che non sia una nave petroliera « nuova » quale definita al punto (iii) del presente comma (b).

(v) Ai fini del punto (iii) del presente comma (b), la trasformazione di una nave petroliera esistente avente portata lorda di 20 000 t o più per farla rispondere alle disposizioni del presente Protocollo o del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione inter-

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

nazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, non può essere considerata costituire trasformazione o modifica di grande importanza.

REGOLA 2.

(Definizioni).

Al testo esistente della Regola 2 vanno aggiunti i seguenti commi:

(k) L'impianto di comando a distanza degli organi di governo è il mezzo col quale i dovuti movimenti del timone vengono trasmessi dal ponte di comando ai comandi dei gruppi che azionano i detti organi.

1. — L'organo di governo principale è il macchinario, gli eventuali gruppi che azionano l'organo stesso e i suoi ausiliari, ed i mezzi di applicazione del momento torcente all'asta del timone (per esempio barra o settore) necessari per far muovere il timone al fine di governare la nave nelle condizioni di servizio normale.

(m) Gruppo azionante un organo di governo è:

(i) nel caso di organo di governo elettrico, un motore elettrico col relativo equipaggiamento elettrico;

(ii) nel caso di organo di governo elettro-idraulico, un motore elettrico col relativo equipaggiamento elettrico e la pompa connessa;

(iii) nel caso di altro organo di governo idraulico, la macchina che lo aziona e la pompa connessa.

(n) L'organo di governo ausiliario è il sistema che è provvisto per far muovere il timone al fine di governare la nave nel caso che venga a mancare l'organo di governo principale.

PARTE C — MACCHINE E IMPIANTI ELETTRICI.

REGOLA 29.

(Organi di governo).

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(d) Solo per le navi petroliere:

(i) Quanto segue si applica ad ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 10.000 tons o più e, non dopo 2 anni dalla

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

data di entrata in vigore del presente Protocollo, ad ogni nave petroliera esistente avente stazza lorda di 10.000 tons o più:

1. — devono essere provveduti due impianti di comando a distanza degli organi di governo, ognuno dei quali deve poter essere comandato separatamente dal ponte di comando.

Ciò non richiede che la ruota o la leva di governo siano in doppio.

Nel caso di mancanza dell'impianto di comando a distanza degli organi di governo in funzione, l'altro impianto deve poter essere messo in funzione immediata da un posto sul ponte di comando. Ogni impianto di comando a distanza degli organi di governo, se elettrici, deve essere servito da un proprio circuito separato, alimentato dal circuito che aziona gli organi di governo, da un posto situato dentro al compartimento degli organi di governo. In caso di mancanza di alimentazione di energia elettrica ad un impianto di comando a distanza degli organi di governo deve essere dato allarme al ponte di comando. Gli allarmi richiesti nel presente punto 1. devono essere tanto acustici quanto ottici e devono essere situati in un posto sul ponte di comando ove possano essere prontamente osservati;

2. — un comando dell'organo di governo principale deve essere previsto anche nel compartimento degli organi di governo;

3. — nel compartimento degli organi di governo devono essere previsti mezzi per sconnettere gli impianti di comando a distanza degli organi di governo dal circuito che li aziona;

5. — tra il ponte di comando e il compartimento degli organi di governo deve essere previsto un mezzo di comunicazione;

5. — sul ponte di comando deve essere indicata la posizione angolare esatta del timone. L'indicazione dell'angolo del timone deve essere indipendente dagli impianti di comando a distanza degli organi di governo; e

6. — la posizione angolare del timone deve essere riconoscibile nel compartimento degli organi di governo.

(ii) Ad ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 10.000 tons o più, in aggiunta alle richieste di cui in (a) ed in (d) (i) della presente Regola, si applica quanto segue:

1. — l'organo di governo principale deve comprendere due o più gruppi di energia identici e deve essere capace di azionare il timone come richiesto in (d) (ii) (2) della presente Regola mentre sono in funzione uno o più gruppi.

Per quanto ragionevole e pratico, l'organo di governo principale deve essere sistemato in modo che una singola mancanza nella sua tubatura o in uno dei gruppi non menomi l'integrità delle altre parti dell'organo di governo.

Tutti gli accoppiatoi meccanici che fanno parte dell'organo di governo e la connessione meccanica con eventuali impianti di comando a distanza dell'organo di governo, devono essere di sana e fidata costruzione a soddisfazione dell'Amministrazione;

2. — l'organo di governo principale deve essere capace, con la nave alla sua massima immersione in mare, di portare il timone da 35° da un lato a 35° dall'altro, quando la nave procede in marcia avanti alla sua massima velocità di esercizio. Il timone deve poter essere portato da 35° dall'uno o dall'altro lato a 30° dall'altro in non più di 28 s, nelle stesse condizioni;

3. — l'organo di governo principale deve essere azionato meccanicamente se necessario per adempiere alle richieste di cui in (d) (ii) (2) della presente Regola;

4. — i gruppi che azionano l'organo di governo principale devono essere sistemati in modo da partire automaticamente quando l'energia viene ristabilita dopo una sua mancanza;

5. — nel caso di mancanza di uno qualunque dei gruppi che azionano gli organi di governo, deve esserne dato un allarme al ponte di comando. Ogni gruppo deve poter essere messo in funzione automaticamente o manualmente da una posizione sul ponte di comando, e

6. — deve essere prevista automaticamente un'alimentazione alternativa di energia, sufficiente almeno per alimentare un gruppo degli organi di governo in modo da azionare il timone come precisato qui di seguito ed anche per alimentare l'impianto di comando a distanza associato e l'indicatore dell'angolo del timone entro 45 s, dalla sorgente di energia elettrica di emergenza o da un'altra sorgente di energia indipendente posta nel compartimento degli organi di governo. La sorgente di energia indipendente deve essere usata solo a questo scopo e deve avere una capacità sufficiente per mezz'ora di funzionamento continuo. Il gruppo che aziona l'organo di governo, quando viene alimentato dalla sorgente di energia indipendente, deve essere capace almeno di portare il timone da 15° da un lato a 15° dall'altro in non più di 60 s con la nave alla sua massima immersione in mare quando procede in marcia avanti a metà della sua velocità massima di esercizio, oppure a 7 nodi, assumendo il maggiore tra questi due valori di velocità.

CAPITOLO II-2.

COSTRUZIONE — PROTEZIONE ANTINCENDIO, RIVELAZIONE
DEGLI INCENDI ED ESTINZIONE DEGLI INCENDI

PARTE A — GENERALITÀ

REGOLA 1.

(Applicazione).

Al testo esistente del comma (a) viene aggiunto quanto segue:

(iv) Nonostante le disposizioni dei punti (ii) e (iii) del presente comma (a), ai fini del punto (a) (ii) della Regola 55 e della Regola 60 del presente Capitolo, nave petroliera « nuova » significa una nave petroliera:

1. — per la quale il contratto di costruzione abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

2. — in mancanza di contratto di costruzione, la chiglia della quale venga impostata, o la quale si trovi ad un corrispondente stato di costruzione, dopo il 1° gennaio 1980; o

3. — la consegna della quale avvenga dopo il 1° giugno 1982; o

4. — che abbia subito una trasformazione o una modifica di grande importanza:

(a) per le quali il contratto abbia data posteriore al 1° giugno 1979; o

(b) in mancanza di un contratto, il lavoro di costruzione delle quali venga iniziato dopo il 1° gennaio 1980; o

(c) siano completate dopo il 1° giugno 1982.

(v) Ai fini del punto (a) (ii) della Regola 55 e della Regola 60 del presente Capitolo, nave petroliera « esistente » è una nave petroliera che non sia una nave petroliera « nuova » quale definita al punto (iv) del presente comma (a).

(vi) Ai fini del punto (iv) del presente comma (a), la trasformazione di una nave petroliera esistente avente portata lorda di 20.000 t o più per farla rispondere alle disposizioni del presente Protocollo o del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione inter-

nazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, non può essere considerata costituire trasformazione o modifica di grande importanza.

REGOLA 3.

(Definizioni).

Il testo esistente del punto (v) viene sostituito dal seguente:

(v) « Dislocamento leggero » (Lightweight) significa il dislocamento di una nave (in t) senza carico, combustibile, olio lubrificante, acqua di zavorra, acqua dolce ed acqua di alimento in cisterne, provviste di consumo e passeggeri ed equipaggio coi loro effetti personali.

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(x) « Petrolio greggio » (Crude oil) significa qualsiasi petrolio che si trova allo stato naturale nella terra, trattato o no per renderlo atto al trasporto, e comprende:

(i) petrolio greggio da cui possono essere state estratte certe frazioni distillate

(ii) petrolio greggio a cui possono essere state aggiunte certe frazioni distillate.

PARTE E — MISURE DI SICUREZZA CONTRO GLI INCENDI
PER LE NAVI PETROLIERE.

REGOLA 55.

(Applicazione).

Il testo esistente di questa Regola viene sostituito dal seguente:

(a) Se non disposto altrimenti espressamente:

(i) La presente Parte E si applica a tutte le navi petroliere nuove che trasportano petrolio greggio e prodotti petroliferi con p.i. non superiore a 60°C (140°F) (prova in vaso chiuso) come determinato per mezzo di un apparato approvato di misura del p.i. e con pressione di vapore Reid inferiore alla pressione atmosferica e a quella di altri prodotti liquidi aventi rischio di incendio similare; e

(ii) inoltre, tutte le navi cui si applica la presente Parte E devono soddisfare alle norme delle Regole 52, 53 e 54 del Capitolo II-2 della Convenzione, con la differenza che gli impianti fissi di estinzione incendi a gas per i locali da carico non devono essere usati per navi petroliere nuove e per quelle navi petroliere esistenti che soddisfano alla Regola 60 del presente Capitolo. Per le navi petroliere esistenti per le quali non è richiesto che soddisfino alla Regola 60, l'Amministrazione, applicando le disposizioni del comma (f) della Regola 52, può accettare un impianto a schiuma atto a scaricare schiuma internamente o esternamente alle cisterne. I dettagli della sistemazione devono essere a soddisfazione dell'Amministrazione.

(b) Ove si intendano trasportare carichi, diversi da quelli di cui in (a) (i) della presente Regola, introducendo rischi di incendio **addizionali**, saranno richieste misure di sicurezza addizionali a soddisfazione dell'Amministrazione.

(c) Le navi che trasportano carichi combinati non devono trasportare carichi solidi, a meno che tutte le cisterne del carico siano vuote di petrolio e libere da gas o a meno che, in ogni caso, l'Amministrazione sia soddisfatta delle sistemazioni provvedute.

REGOLA 60.

(Protezione delle cisterne del carico).

Il testo esistente di questa Regola viene sostituito dal seguente:

(a) Per le navi petroliere nuove aventi portata lorda di 20.000 t o più, la protezione della zona di ponte delle cisterne del carico e delle cisterne stesse deve essere ottenuta per mezzo di un impianto fisso a schiuma per ponte e di un impianto fisso a gas inerte secondo le disposizioni delle Regole 61 e 62 del Capitolo II-2 della Convenzione, a meno che, in luogo delle suddette installazioni, l'Amministrazione, dopo aver considerato le sistemazioni e l'equipaggiamento della nave, possa accettare altre combinazioni di installazioni fisse se esse offrono protezione equivalente alle suddette, secondo la Regola 5 del Capitolo I della Convenzione.

(b) Per essere considerato equivalente, l'impianto proposto in luogo di quello a schiuma per ponte deve:

(i) essere capace di estinguere incendi di versamenti di petrolio ed anche di impedire l'accensione di petrolio versato non ancora acceso; e

(ii) essere capace di combattere incendi in cisterne rotte.

(c) Per essere considerato equivalente, l'impianto proposto in luogo di quello a gas inerte deve:

(i) essere capace di prevenire pericolosi accumuli di miscele esplosive in cisterne del carico intatte durante il servizio normale

per tutto il viaggio in zavorra ed il servizio necessario per le operazioni delle cisterne; e

(ii) essere progettato in modo da ridurre al minimo il rischio di incendio per generazione di elettricità statica da parte dello stesso impianto.

(d) Ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 20 mila t o più impiegata per servizio di trasporto di petrolio greggio deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle disposizioni del comma (a) della presente Regola, non dopo le seguenti date:

(i) 2 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda di 70.000 t o più; e

(ii) 4 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda inferiore a 70.000 t, a meno che, per navi petroliere aventi portata lorda inferiore a 40.000 t non provviste di macchine per lavaggio delle cisterne con capacità singola superiore a 60 m³/h, l'Amministrazione possa esentare navi petroliere esistenti dalle richieste del presente comma (d), se non fosse ragionevole e praticabile applicare tali richieste, tenendo conto delle caratteristiche di progetto della nave.

(e) Ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 40 mila t o più impiegata per servizio di trasporto di petrolio greggio ed ogni nave petroliera esistente avente portata lorda di 20.000 t o più impiegata per servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio provvista di macchine per lavaggio delle cisterne con capacità singola superiore a 60 m³/h, deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle richieste del comma (a) della presente Regola, non dopo le seguenti date:

(i) 2 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda di 70.000 t o più; e

(ii) 4 anni dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo per una nave petroliera avente portata lorda inferiore a 70.000 t.

(f) Ogni nave petroliera che opera con un procedimento di pulizia delle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio deve essere provvista di un impianto a gas inerte rispondente alle richieste della Regola 62 del Capitolo II-2 della Convenzione e di macchine fisse per lavaggio delle cisterne.

(g) Tutte le navi petroliere provviste di un impianto fisso a gas inerte devono avere un impianto di vuoto chiuso.

(h) Ogni nave petroliera nuova avente stazza lorda di 2.000 tons o più non coperta dal comma (a) della presente Regola deve essere provvista di un impianto a schiuma atto a scaricare schiuma internamente o esternamente alle cisterne.

I dettagli di tale installazione devono essere a soddisfazione dell'Amministrazione.

CAPITOLO V.

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

REGOLA 12.

(Equipaggiamento di navigazione delle navi).

Il testo esistente del comma (a) viene sostituito dal seguente:

(a) Tutte le navi aventi stazza lorda di 1.600 tons o più, ma inferiore a 10.000 tons, devono essere provviste di almeno 1 radar. Tutte le navi aventi stazza lorda di 10.000 tons o più devono essere provviste di almeno 2 radar, ciascuno atto a funzionare indipendentemente dall'altro. Tutti i radar previsti secondo la presente Regola devono essere di tipo approvato dall'Amministrazione e devono rispondere a norme operative non inferiori a quelle adottate dall'Organizzazione. Sul ponte di comando delle suddette navi devono esservi dispositivi per il rilievo delle letture dei radar.

REGOLA 19.

(Uso del pilota automatico).

Al testo esistente viene aggiunto il seguente comma:

(d) Il governo manuale deve essere provato dopo un uso prolungato del pilota automatico, e prima di entrare in zone in cui la navigazione richiede cautela speciale.

Al presente Capitolo vanno aggiunte le seguenti nuove Regole:

REGOLA 19-1.

(Funzionamento degli organi di governo).

Nelle zone in cui la navigazione richiede cautela speciale, le navi devono avere più di un gruppo di energia per gli organi di governo in funzione quando tali gruppi sono capaci di funzionamento simultaneo.

REGOLA 19-2.

(Organi di governo — Prove ed esercitazioni).

(a) Entro 12 ore dopo la partenza gli organi di governo della nave devono essere controllati e provati dall'equipaggio della nave. La procedura di prova deve includere, ove applicabile, il funzionamento di quanto segue:

- (i) organo di governo principale;
- (ii) organo di governo ausiliario;
- (iii) impianti di comando a distanza degli organi di governo;
- (iv) posti di governo situati sul ponte di comando;
- (v) alimentazione di energia di emergenza;
- (vi) indicatori dell'angolo del timone rispetto alla posizione reale del timone;
- (vii) allarmi di mancanza di energia all'impianto di comando a distanza degli organi di governo; e
- (viii) allarmi di mancanza dei gruppi azionanti gli organi di governo.

(b) I controlli e le prove devono includere:

- (i) il completo movimento del timone secondo le possibilità degli organi di governo che sono richieste;
- (ii) un'ispezione visiva degli organi di governo e dei loro elementi di connessioni; e
- (iii) il funzionamento dei mezzi di comunicazione tra il ponte di comando e il compartimento degli organi di governo.

(c) (i) Sul ponte di comando e nel compartimento degli organi di governo devono essere permanentemente esposte istruzioni operative semplici, con un diagramma schematico mostrante le procedure di scambio per gli impianti di comando a distanza degli organi di governo e i gruppi che azionano gli organi di governo.

(ii) Tutti gli ufficiali interessati al funzionamento e/o alla manutenzione degli organi di governo devono avere familiarità con il funzionamento dei relativi impianti sistemati sulla nave e con i sistemi di scambio da un impianto ad un altro.

(d) Oltre ai controlli ed alle prove di « routine » prescritti ai commi (a) e (b) della presente Regola, devono venir effettuate esercitazioni di governo di emergenza almeno ogni 3 mesi, al fine di prendere pratica sulle procedure di governo di emergenza.

Queste esercitazioni devono includere un comando diretto da dentro il compartimento degli organi di governo, il sistema di comunicazione col ponte di comando e, ove applicabile, il funzionamento delle alimentazioni di energia alternative.

(e) L'Amministrazione può rinunciare alla richiesta di eseguire i controlli e le prove prescritti ai commi (a) e (b) della presente Regola per le navi che effettuano regolarmente viaggi di breve durata. Per tali navi i suddetti controlli e prove devono essere eseguiti almeno una volta alla settimana.

(f) Le date in cui vengono effettuati i controlli e le prove prescritti in (a) e (b) della presente Regola, e le date e i dettagli delle esercitazioni di governo di emergenza eseguite secondo il comma (d) della presente Regola, devono essere indicati nel giornale nautico come può essere prescritto dall'Amministrazione.

APPENDICE

MODULO DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA DI COSTRUZIONE
PER NAVE DA CARICO

Al modulo esistente viene aggiunto il seguente modulo di supplemento:

SUPPLEMENTO AL CERTIFICATO DI SICUREZZA DI COSTRUZIONE
PER NAVE DA CARICO (1).

(Timbro ufficiale)

(Paese)

rilasciato in base alle disposizioni del

Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974
per la salvaguardia della vita umana in mare

Nome della nave	Numero o lettere distintivi	Porto di immatricolazione	Portata lorda della nave (t)	Anno di costruzione

Tipo della nave:

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petrolio greggio (2)

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio (2)

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto tanto di petrolio greggio quanto di altri petroli (2)

Nave da carico che non sia una nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli (2).

(1) Questo Supplemento deve essere attaccato permanentemente al Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico.

(2) Cancellare nel modo pertinente.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Data del contratto di costruzione o di trasformazione o modificazione di grande importanza

Data in cui è stata impostata la chiglia o la nave si trovava in uno stadio di costruzione corrispondente o in cui è stata iniziata una trasformazione o una modificazione di grande importanza

Data di consegna o di completamento di una trasformazione o modificazione di grande importanza

SI CERTIFICA CHE:

La nave è stata visitata secondo la Regola 10 del Capitolo I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare; e

la visita ha mostrato che le condizioni di scafo, macchine ed equipaggiamento quali definite nella suddetta Regola erano soddisfacenti sotto ogni punto di vista e che la nave rispondeva alle richieste del suddetto Protocollo.

Il presente Certificato è valido fino al
subordinatamente a visita o visite intermedie ad intervalli di

Rilasciato a
(Luogo di rilascio del Certificato)

..... 19.....
(Firma del funzionario debitamente autorizzato che rilascia il Certificato)

(Sigillo o timbro dell'Autorità rilasciante, come appropriato)

VISITA INTERMEDIA.

Si certifica che, in una visita intermedia richiesta dalla Regola 10 del Capitolo I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, questa nave è stata riscontrata rispondente alle pertinenti disposizioni del detto Protocollo

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

**MODULO DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA
DELLE DOTAZIONI DI NAVE DA CARICO**

Al modulo esistente viene aggiunto il seguente modulo di supplemento:

**SUPPLEMENTO AL CERTIFICATO DI SICUREZZA
DELLE DOTAZIONI DI NAVE DA CARICO (3).**

(Timbro ufficiale)

(Paese)

rilasciato in base alle disposizioni del

**Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974
per la salvaguardia della vita umana in mare**

Nome della nave	Numero o lettere distintivi	Porto di immatricolazione	Portata lorda della nave (t)	Anno di costruzione

Tipo della nave:

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petrolio greggio (4)

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli diversi dal petrolio greggio (4)

Nave petroliera adibita al servizio di trasporto tanto di petrolio greggio quanto di altri petroli (4)

Nave da carico che non sia una nave petroliera adibita al servizio di trasporto di petroli (4).

(3) Questo Supplemento deve essere attaccato permanentemente al Certificato di sicurezza delle dotazioni di nave da carico.

(4) Cancellare nel modo pertinente.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Data del contratto di costruzione o di trasformazione o modificazione di grande importanza

Data in cui è stata impostata la chiglia o la nave si trovava in uno stadio di costruzione corrispondente o in cui è stata iniziata una trasformazione o una modificazione di grande importanza

Data di consegna o di completamento di una trasformazione o modificazione di grande importanza

SI CERTIFICA CHE:

La nave è stata visitata secondo la Regola 8 del Capitolo I del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare; e

la visita ha mostrato che le condizioni delle dotazioni di sicurezza quali definite nella Regola suddetta erano sotto ogni punto di vista soddisfacenti e la nave rispondeva alle richieste del detto Protocollo.

Il presente Certificato è valido fino al
subordinatamente a visita o visite intermedie ad intervalli di

Rilasciato a
(Luogo di rilascio del Certificato)

..... 19.....
(Firma del funzionario debitamente autorizzato che rilascia il Certificato)

(Sigillo o timbro dell'Autorità rilasciante, come appropriato)

VISITA INTERMEDIA

Si certifica che, in una visita intermedia richiesta dalla Regola 8 del Capitolo 1 del Protocollo del 1978 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, la nave è stata riscontrata rispondente alle pertinenti disposizioni del detto Protocollo.

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

Prossima visita intermedia dovuta il

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)

Secondo le disposizioni della Regola 14 del Capitolo I del Protocollo, la validità del presente Certificato viene estesa fino al

.....

Firmato
(Firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo

Data

(Sigillo o timbro dell'Autorità, come appropriato)