

# I DOCUMENTI

Buona parte del tempo che viene lavorato a bordo si può dire che è dedicato alla gestione dei documenti. La nave è una grande azienda in continua attività ed esistono documenti che l'autorizzano a lavorare, documenti che servono per lavorare, documenti che servono a testimoniare l'attività. Praticamente ogni momento della nave richiede il ricorso ad un documento.

Con l'avvento dell'International Management System molte aziende hanno riorganizzato la loro gestione dei documenti, richiedendo anche l'assistenza di personale specializzato, spesso complicando la relazione con il bordo e accrescendone la quantità. Questa organizzazione dei documenti fa parte delle ispezioni previste per ricevere il Certificato di Conformità.

L'IMO da parte sua ha creato un apposito Comitato per la semplificazione (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic... **FAL**).

Ogni sezione di bordo organizza archivi per la conduzione delle proprie competenze:

La sezione coperta ha la responsabilità di tutti i documenti previsti dalle varie Istituzioni, dei documenti idrografici, dei documenti sanitari, dello scafo e delle pertinenze ed attrezzature di coperta, dei consumi di coperta, dei documenti contabili dove non esiste un Commissario, del carico, del personale, dell'emergenza, degli approdi, della cura dell'ambiente, delle assicurazioni e dei servizi di camera, cucina e cambusa dove non esiste un Commissario.

La sezione macchina amministra tutta la documentazione relativa ai motori principali e di tutti gli ausiliari di bordo, dei consumi di macchina, dei ricambi e della protezione dell'ambiente di sua competenza.

Sulle navi che trasportano passeggeri esiste un ufficio del Commissario che gestisce le contabilità, i documenti relativi ai passeggeri, la gestione del servizio di camera, della cucina e della cambusa, i documenti relativi al catering e all'ospitalità.

# I DOCUMENTI

## Giornale di Bordo

### Giornale nautico

giornale nautico è diviso nei libri seguenti:

- a) inventario di bordo;
- b) giornale generale e di contabilità;
- c) giornale di navigazione;
- d) giornale di carico o giornale di pesca, secondo la destinazione della nave.

### Contenuto del giornale nautico

1. Nell' inventario di bordo sono descritti gli attrezzi e gli altri oggetti di corredo e di armamento della nave.
2. Sul giornale generale e di contabilità sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l' equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti, i reati commessi a bordo e le misure disciplinari adottate, i testamenti ricevuti, nonché gli atti e processi verbali compilati dal comandante nell' esercizio delle funzioni di ufficiale di stato civile, le deliberazioni prese per la salvezza della nave ed in genere gli avvenimenti straordinari verificatisi durante il viaggio, le altre indicazioni previste dal regolamento.
3. Sul giornale di navigazione sono annotati la rotta seguita e il cammino percorso, le osservazioni meteorologiche, le rilevazioni e le manovre relative, ed in genere tutti i fatti inerenti alla navigazione.
4. Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci, con l' indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse, del numero e delle marche dei colli, della rispettiva collocazione nelle stive, della data e del luogo di carico e del luogo di destinazione, del nome del caricatore e di quello del destinatario, della data e del luogo di riconsegna.

### Giornale di Macchina .

Le navi maggiori a propulsione meccanica devono essere provviste del giornale di macchina

E' composto da una premessa, compilata dal D.M. contiene la descrizione degli impianti ed apparati.

Da una prima parte che è la registrazione da parte degli ufficiali di macchina dei dati del servizio.

Da una parte seconda dove sono riportate le avarie e le operazioni più importanti sugli apparati

### Giornale radiotelegrafico e radiofonico- GMDSS

Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono esser provviste del giornale radiotelegrafico

Il giornale GMDSS annota tutto il servizio effettuato dai singoli operatori, eventuali di stress ricevuti ed i test previsti

### Atto di nazionalità

1. L' atto di nazionalità è rilasciato in nome del Presidente della Repubblica dal direttore marittimo nella cui zona la nave maggiore è immatricolata, e nel caso di cui all' articolo 148, dal console che ne ha ricevuto l' iscrizione.
2. L' atto di nazionalità enuncia il nome, il tipo e le caratteristiche principali, la stazza lorda e netta della nave, il nome del proprietario, l' ufficio di immatricolazione.
3. Nella parte posteriore del foglio sono registrate tutti gli atti notarili che riportano le ipoteche accese sulla nave.

### Passavanti provvisorio

Sostituisce in caso di urgenza l'atto di nazionalità

# I DOCUMENTI

## Ruolo Equipaggio

### Contenuto del ruolo di equipaggio

Il ruolo di equipaggio deve contenere:

- 1) il nome della nave;
- 2) il nome dell' armatore;
- 3) l' indicazione del rappresentante dell' armatore nominato ai sensi dell' articolo 267;
- 4) l' indicazione della data di armamento e di quella di disarmamento;
- 5) l' elenco delle persone dell' equipaggio con l' indicazione del contratto **individuale di arruolamento, nonché del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni da esplicare a bordo e della retribuzione fissata nel contratto stesso;**
- 6) **la descrizione delle armi e delle munizioni in dotazione della nave.**

### Annotazioni e iscrizioni sul ruolo di equipaggio

1. Sul ruolo di equipaggio si annotano:
  - 1) i contratti di assicurazione della nave;
  - 2) le visite del Registro navale italiano per l' accertamento della navigabilità;
  - 3) il pagamento delle tasse e dei diritti marittimi;
  - 4) i dati relativi all' arrivo e alla partenza della nave;
  - 5) i testamenti ricevuti dal comandante **durante il viaggio;**
  - 6) **le altre indicazioni prescritte da leggi e regolamenti.**
2. Sul ruolo inoltre si iscrivono gli atti redatti dal comandante nell' esercizio delle funzioni di ufficiale dello stato civile.

# I DOCUMENTI

## CERTIFICATO di CLASSE

Il certificato di classe è tra i documenti più importanti e deve essere sempre in corso di validità altrimenti la nave non può navigare.

Decade in caso di eventi ordinari e/o straordinari tali da far venir meno i requisiti in base al quale è stato rilasciato e per mancata esecuzione delle visite intermedie.

La vecchia classificazione prevedeva la valutazione indipendente per lo scafo e per la macchina usando la semplificazione in valori numerici 10-1-1, 90-1-2 o 2-1, 80 2-2 con il primo numero che definiva la valutazione generale ed i numeri susseguenti riferiti rispettivamente allo scafo ed alla macchina, per indicare la classe.

Oggi esso è molto più articolato.

Sono riportati : Numero IMO, RINA no., Nome della nave, categoria, armatore, nominativo internazionale, cantiere e luogo di costruzione, data di costruzione, data di entrata in esercizio, lunghezza fuoritutto, stazza lorda, stazza netta, lunghezza di costruzione, larghezza di costruzione, altezza di costruzione, numero motori principali, potenza totale, classifica es. C , oil tanker ESP- double hull ; chemical tanker E SP; unrestricted navigation, notazioni addizionali di classe, periodo di validità, servizio, navigazione, VISITAZIONI PER LE VISITE PERIODICHE di CLASSE, VISITE ANNUALI, VISITA INTERMEDIA, ESTENSIONE PER C OMPLETAMENTO DELLA VISITA D I RINNOVO D I CLASSE( massimo 3 mesi), VISITA D I RINNOVO D I CLASSE,

# I DOCUMENTI

## Bordo Libero

### Contenuto del ruolo di equipaggio

Il ruolo di equipaggio deve contenere:

1) il nome della nave;

2) il nome del comandante;

3) il nome del rappresentante dell' armatore

4) il nome del comandante dell' articolo 267;

5) la data di armamento e di quella di

disarmamento;

6) l' elenco delle persone dell' equipaggio con l' indicazione del contratto individuale di arruolamento, nonché del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni da esplicare a bordo e della retribuzione fissata nel contratto stesso;

7) la descrizione delle armi e delle munizioni in dotazione della nave.

### Certificato di stazza

La misurazione della stazza viene effettuata in generale dal RINA.

Il relativo certificato viene rilasciato in Italia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Esso definisce il volume totale della Nave in tonnellate di stazza ( dai barili di vino ,tonneau, che venivano trasportati nella Manica e che avevano la capacità di mc 2,832 pari a 100 piedi cubi).

Dalla Stazza lorda si ricava la stazza netta che è il volume della nave utilizzabile per fini commerciali.

Esistono precise norme per effettuare le misurazioni, ma esistono anche norme vincolanti per ricavare valori diversi della stazza netta, come la stazza di Suez, per le tassazioni locali.

Praticamente ogni forma di contrattazione, assicurazione, tassazione, noleggio ed ogni tipo di transazione si fa quasi prevalentemente con riferimento alla Stazza.

### Annotazioni e iscrizioni sul ruolo di equipaggio

1. Sul ruolo di equipaggio si annotano:

1) i contratti di assicurazione della nave;

2) le visite del Registro navale italiano per l' accertamento della navigabilità;

3) il pagamento delle tasse e dei diritti marittimi;

4) i dati relativi all' arrivo e alla partenza della nave;

5) i testamenti ricevuti dal comandante durante il viaggio;

6) le altre indicazioni prescritte da leggi e regolamenti.

2. Sul ruolo inoltre si iscrivono gli atti redatti dal comandante nell' esercizio delle funzioni di ufficiale dello stato civile.

### Certificati di bordo libero

Il **Certificato di Bordo Libero** è il documento che comprova l'applicazione dell'

**International Convention on Load Lines (ICLL)**. Esso definisce il massimo pescaggio che la nave può raggiungere in riferimento alla densità dell'acqua e alle zone geografiche di mare che si intende attraversare. Tali valori sono riportate al centro ed all'esterno dello scafo. Il certificato accerta che la resistenza e la stabilità della nave sono adeguate per la linea di bordo libero assegnata e che la nave al massimo pescaggio autorizzato ha una riserva di galleggiabilità ed un'altezza della prua conformi alla normativa prevista.

I valori della riserva di galleggiabilità assicurano che non esiste pericolo di collasso per la nave nel mare grosso e che l'altezza della prua è sufficiente per limitare l'afflusso di mare verde sui ponti.

Il **bordo libero** controlla anche la tenuta delle aperture esterne per resistenza e tenuta stagna e le protezioni da adottare per la protezione dell'equipaggio



# I DOCUMENTI

## Manifesto doganale

### Manifesto di carico:

L'art. 105 T.U.L.D. dispone che, nell'ambito della zona di vigilanza marittima (ossia nello spazio corrispondente al mare territoriale, cfr. art. 30 T.U.L.D.), i capitani delle navi dirette ad un porto nazionale devono essere muniti del manifesto di carico (conforme ai requisiti di cui al successivo art. 106 T.U.L.D.) sul quale devono essere indicati alcuni dati, fra i quali i più importanti, ai fini della corretta applicazione delle disposizioni doganali, sono:

- la specie del carico;
- la quantità, il peso o il volume delle merci alla rinfusa;
- il numero, la qualità e il peso lordo dei colli, se questo è indicato nei documenti di trasporto, le loro marche e cifre numeriche;
- i documenti di accompagnamento delle merci;
- il nome del destinatario di ogni partita di merce, se risultante dalle polizze di carico;
- le paccottiglie e le provviste di bordo;
- le autovetture al seguito dei passeggeri;
- i bagagli dei passeggeri aventi destinazione commerciale (quelli non aventi tale destinazione possono essere comunque iscritti a manifesto).

In particolare, per ciascuna merce è indicato il porto di sbarco

### Dichiarazione marittima di sanità

1. Il capitano di una nave, prima dell'arrivo al primo porto di scalo nel territorio di uno Stato Parte, deve accertare lo stato di salute a bordo e, tranne che lo Stato Parte non decida altrimenti, il capitano deve, all'arrivo o prima dell'arrivo della nave se la nave è attrezzata in tal senso e lo Stato Parte richiede tale consegna in anticipo, completare e consegnare all'autorità competente di tale porto una Dichiarazione marittima di sanità controfirmata dal medico di bordo della nave, se presente.
2. Il capitano della nave o il medico di bordo, se presente, devono fornire le informazioni richieste dall'autorità competente relative alle condizioni di salute a bordo durante un viaggio internazionale.
3. La Dichiarazione marittima di sanità deve attenersi al modello riportato nell'allegato 8.
4. Uno Stato Parte può decidere:  
(a) di non richiedere la presentazione della Dichiarazione marittima di sanità di tutte le navi in arrivo; o (b) di richiedere la presentazione della Dichiarazione marittima di sanità ai sensi di una raccomandazione relativa alle navi provenienti da aree affette o di richiederla alle navi che potrebbero altrimenti trasportare infezioni o contaminazioni.

# DOCUMENTI Sanitari

I certificati di esenzione dalla sanificazione della nave e i certificati di sanificazione della nave hanno una validità massima di sei mesi. Questo periodo può essere prolungato di un mese se le misure di ispezione o controllo richieste non possono essere eseguite nel porto

Documenti sanitari.  
D.Leg. 271

- A) Manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro.
- B) Registro degli infortuni.
- C) tabella con l'organizzazione del servizio di bordo,
- D) Istruzioni del Comandante

## Visita Cassetta Medicinali

Tutte le navi nazionali (da diporto, da pesca, mercantili e passeggeri) debbono avere una dotazione di farmaci e di materiale chirurgico per eventuali emergenze sanitarie che dovessero verificarsi durante la navigazione.

A seconda del tipo di navigazione a cui è abilitata la nave (nazionale litoranea, costiera ravvicinata, nazionale ed inter-nazionale breve o lunga), è prevista dalla norma una diversa quantità e tipologia minima di farmaci da tenere bordo.

Il Certificato Cassetta Medicinali (Tabella A, B, o C a seconda della navigazione), è rilasciato dall'Ufficio di sanità marittima dopo verifica, a bordo della nave, della rispondenza della dotazione di farmaci e strumentario chirurgico a quanto previsto.

## Visita tecnico - Sanitaria

Al momento del varo di una nuova nave, e successivamente ogni 6 mesi, una Commissione Tecnica verificherà, direttamente a bordo, l'esistenza delle minime condizioni igieniche e di sicurezza dell'imbarcazione (vivibilità degli ambienti, disponibilità di sufficienti cabine, bagni e servizi vari in proporzione al numero dei passeggeri e dell'equipaggio previsto).

Il Medico di Porto è un componente effettivo di questa Commissione Locale, la quale è stata opportunamente integrata da altre professionalità con il recente D. L.vo 271/1999. Sulla base della visita ispettiva collegiale, viene espresso un giudizio di idoneità complessiva della nave, considerandola anche come ambiente di lavoro dell'equipaggio che vi sarà imbarcato.

Nel caso in cui la Commissione dovesse ritenere necessario interventi correttivi sui locali e sui servizi di bordo, ne chiederà l'esecuzione entro un determinato e congruo periodo di tempo.

# DOCUMENTI Sanitari

## Casse acqua potabile

Con l'eccezione di particolari categorie di barche e navi, a bordo di ogni imbarcazione italiana devono essere posizionate casse di acqua potabile per il consumo umano, che garantiscano un'adeguata disponibilità idrica per l'equipaggio ed i passeggeri.

Esse debbono avere una capacità proporzionale al tipo di navigazione e al numero di passeggeri trasportati. Costruite secondo precise norme di igiene e protette da ogni eventuale fonte di contaminazione esterna, si riempiono con acqua sicuramente potabile e, periodicamente, si deve procedere allo svuotamento ed al lavaggio delle stesse.

Il Certificato Casse Acqua Potabile è rilasciato dall'Ufficio di Sanità Marittima sulla base di una verifica ispettiva che ne accerti il buono stato di manutenzione generale.

## Assicurazione Equipaggio

L'I.P.SE.MA. rilascia all'armatore per ogni nave assicurata un certificato di iscrizione, nel quale sono indicati:

- 1) il nome e cognome o la ragione sociale dell'armatore ed il suo domicilio;
- 2) il nome della nave, il Compartimento nel quale è iscritta ed il relativo numero di iscrizione, il servizio al quale è adibita e la tariffa assicurativa ad essa assegnata;
- 3) il numero delle persone componenti normalmente l'equipaggio ed il periodo per il quale la nave è assicurata, nonché la data fino alla quale è stato corrisposto il premio di assicurazione, salvo il caso di sgravio contributivo

## Approvvigionamento degli stupefacenti

La materia è disciplinata dalla Legge 22.12.1975 n° 685. Questa stabilisce che per l'acquisto delle preparazioni di cui devono essere provviste le navi mercantili (vedi sopra), la richiesta dev' essere fatta in triplice copia dal medico di bordo o, qualora questi manchi, da un medico fiduciario dell' armatore. Anche il medico di porto può fare detta richiesta.

La richiesta deve precisare il nome o il numero del natante ed il luogo ove ha sede l'Ufficio d'iscrizione della nave; dev' essere vistata dal medico di porto del luogo ove si trova il natante. Tutte le prescrizioni sugli stupefacenti devono essere espresse in lettere.

La prima copia della richiesta resta per documentazione al richiedente; le altre due devono essere rimesse al farmacista, il quale ne trattiene una per il proprio scarico e trasmette l'altra al medico di porto apponendovi la dicitura: "spedita il giorno ...".

Il medico di bordo o, quando questi manchi, il capitano della nave è consegnatario delle preparazioni e deve annotarne in apposito **registro il carico e lo scarico.**

Secondo l'art. 30 del R.D. 11.4.1929 n° 1008, le sostanze stupefacenti devono essere rinchiusi in una speciale cassetta, la cui chiave dev' essere tenuta dal medico di bordo o, se del caso, dal capitano della nave.

# DOCUMENTI Sanitari

## Rilascio e Vidimazione del Registro Stupefacenti

Il registro stupefacenti dev'essere conforme al modello G annesso al R.D. 11.4.1929 n° 1086 (vedi art. 31). Su di esso dev'essere indicato per ogni viaggio, il carico degli stupefacenti e dovranno essere riportate, in ordine cronologico, le somministrazioni fatte con l'indicazione, nella colonna "Annotazioni", dell'uso specifico (art. 31 della predetta norma). Qualora durante il viaggio si rendesse necessario procurarsi degli stupefacenti, se ne dovrà prendere nota, oltre che nel registro di carico e scarico previsto, anche nel giornale nautico (art. 33 della stessa norma).

Il registro dev'essere vidimato e firmato in ciascuna pagina dal medico di porto del luogo ove è iscritta la nave. Esso dev'essere conservato a bordo della nave per la durata di 2 anni, a datare del giorno dell'ultima registrazione (Legge 22.12.1975 n° 685).

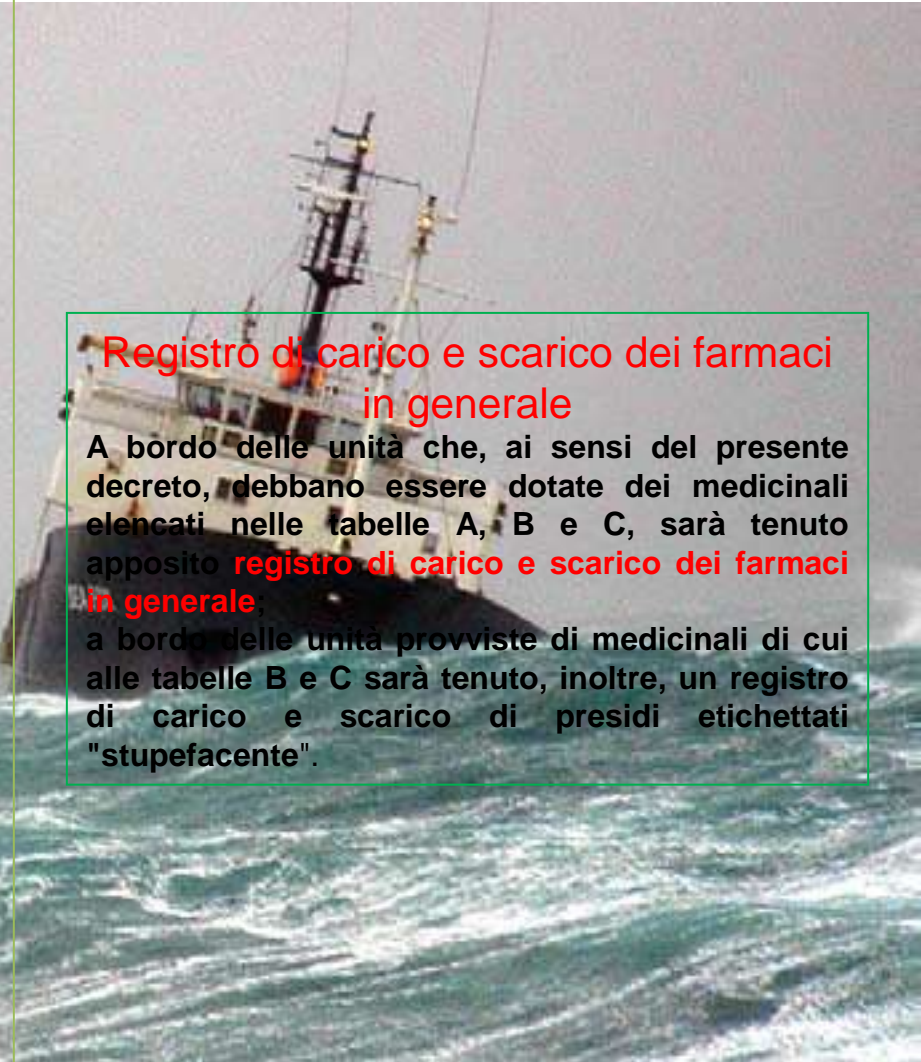
Spetta all'Autorità sanitaria marittima di procedere alla verifica del registro che, in caso di rilevante irregolarità, dovrà redigere un apposito verbale, da trasmettersi al Prefetto competente per gli ulteriori provvedimenti (art. 32 del R.D. 11.4.1929 n° 1008).

Il controllo annuale, che può essere effettuato in qualunque porto, dovrà essere annotato direttamente sul registro tramite vidimazione dell'Autorità sanitaria marittima.

## Registro di carico e scarico dei farmaci in generale

A bordo delle unità che, ai sensi del presente decreto, debbano essere dotate dei medicinali elencati nelle tabelle A, B e C, sarà tenuto apposito **registro di carico e scarico dei farmaci in generale**.

a bordo delle unità provviste di medicinali di cui alle tabelle B e C sarà tenuto, inoltre, un registro di carico e scarico di presidi etichettati "stupefacente".



## DOCUMENTI

- 
- 1) O.I.L. - Mezzi di carico e scarico
  - 2) Idoneità Trasporto Autoveicoli
  - 3) Verbale Idoneità Trasporto Passeggeri
  - 4) Visita Trimestrale di Sicurezza
  - 5) Sicurezza R.T. Navi da Carico
  - 6) Licenza Esercizio Radioelettrica/GMDSS
  - 7) Verbalì ispezione stazione R.T. e Verbale Ispezione GMDSS
  - 8) Collaudo stazione Radio e Collaudo GMDSS
  - 9) Documento di assegnazione Nominativo Internazionale.
  - 10) Global operator certification
  - 11) Visita Servizi di Bordo
  - 12) Condizioni di Stabilità
  - 13) Pesata Nave
  - 14) Prova di Stabilità
  - 15) Criterio di Servizio
  - 16) Materiale antincendio:
    - a) Pesature Bombe Stazione CO2.
    - b) Prova idraulica Bombe Stazione CO2.
    - c) Pesatura estintori CO2.
    - d) Prova Idraulica estintori CO2.
    - e) Revisione estintori schiuma/polvere.
    - f) Prova idraulica estintori Schiuma/Polvere.
    - G) Liquido schiuma impianto alta espansione.
    - h) Liquido schiuma bassa espansione.
    - i) Liquido schiuma zainetti

- 17) a) Prova idraulica Bombe di Ossigeno.  
b) Prove idrauliche bombe zainetti
- 18) A) Verifica Bussole Magnetiche.  
B) Verifica Bussole lance.  
C) Ispezione Bussole Magnetiche.  
D) Ispezione Bussole lance
- 19) Certificato di collaudo delle bussole magnetiche
- 20) Certificato collaudo apparecchiature di navigazione,  
Certificato di collaudo estintori,  
Certificato collaudo bombe,  
Certificato Collaudo ascensori,  
Certificato collaudo ancore e catene
- 21) Tassa Ancoraggio
- 22) IAQ1 - IAQ2
- 23) Certificato di Potenza
- 24) Collaudo cavi lance,  
collaudo cavi gru zattere,  
collaudo ancore e catene,  
collaudi cavi scalandroni,  
collaudi di tutti i cavi.
- 25) Omologazione fanali di navigazione
- 26) Assicurazione p. & I.
- 27) S.M.S con documenti aziendali

# Documenti Internazionali

## Certificato di Stazza

### Certificato internazionale di stazza

Un certificato internazionale di stazza (1969) è rilasciato a ogni nave, per la stazza lorda e netta, che vengono determinati in conformità con la Convenzione. Stazza della Convenzione, articolo 7

**Certificato rilasciato dal RINA - Da le caratteristiche dimensionali della nave . Ogni taxa fa riferimento ad esso**

## Certificato di Bordo libero

### International Load Line Certificate

Un Certificato internazionale di bordo libero viene rilasciato ai sensi delle disposizioni della convenzione internazionale sulle linee di carico, del 1966, per ogni nave che è stata visitata e contrassegnata in conformità con la Convenzione o della Convenzione come modificata dal Protocollo del 1988 LL, a seconda dei casi.

**Rilasciato dal RINA - Deve rispettare le regole dell'International Convention on Load Lines 1966 Lines, 1966**

## Certificato di esenzione

### International Load Line Exemption Certificate

Un Certificato internazionale di esenzione per il Bordo Libero deve essere rilasciato a tutte le navi alle quali l'esenzione è stata concessa a norma e in conformità con l'articolo 6 della Linea di carico Convenzione o della convenzione, come modificato dal 1988 LL protocollo, a seconda dei casi. LL Convenzione, articolo 6; 1988 LL protocollo, l'articolo 18

**Da rilasciare alle navi che sono esentate dalla stessa convenzione**

## Istruzioni sulla Stabilità

### Intact stability booklet

Ogni nave da passeggeri indipendentemente dalla dimensione e ogni nave da carico di 24 metri deve essere inclinato opportunamente e gli elementi della sua stabilità determinati. Il comandante deve essere fornito di un libretto contenente tali dati sulla stabilità ed informazioni necessarie a consentire a lui, con una rapida e semplice procedura, di ottenere una guida precisa per quanto riguarda la stabilità della nave nelle diverse condizioni di carico.

I dati dell'opuscolo per una portarinfuse possono essere contenute nel libretto di stabilità. SOLAS del 1974, II-1/22 regolamenti e II-1/25-8; 1988 LL protocollo, regolamento 10

**Istruzioni destinate al Comandante sulla stabilità.**

# Documenti Internazionali

## Piani e Libretti dei compartimenti stagni

### Damage control plans and booklets

Sulle navi da passeggeri e cargo, ci devono essere permanentemente esposti i piani che mostrano chiaramente, per ogni ponte e stiva i confini dei compartimenti stagni, le aperture e i mezzi di chiusura e la posizione di ogni comando di essi, e le modalità per la correzione dello sbandamento dovuto ad allagamento. Opuscoli contenenti le informazioni di cui sopra devono essere messe a disposizione degli ufficiali della nave. SOLAS del 1974, i regolamenti II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ.919

**Piani che stabiliscono i confini dei compartimenti stagni con le aperture su di essi. Libretto di istruzione per gli ufficiali**

## Tabella Minima di armamento

### Minimum safe manning document

Ogni nave, cui si applicano le disposizioni del capitolo I della Convenzione deve essere provvista di un documento adeguato di sicurezza equipaggio o equivalente rilasciato dall'amministrazione che attesti la consistenza dell'equipaggio minimo di sicurezza.

**Documento attestante una tabella minima di equipaggio. SOLAS 1974 (2000 Amendments), Regulations V/14.2**

## Manuale d'istruzione per l'emergenza incendio

### Fire safety training manual

Un manuale di addestramento deve essere redatto nella lingua di lavoro della nave e a disposizione in ciascuna sala da pranzo e sala di ricreazione o in ogni cabina dell'equipaggio. Il manuale contiene le istruzioni e le informazioni richieste nel regolamento II-2/15.2.3.4. Parte di tali informazioni possono essere fornite sotto forma di sussidi audio-visivi in alternativa al manuale. SOLAS 1974 (2000 emendamenti), II-2/15.2.3 regolamento

**Libretto contenente tutte le istruzioni per la sicurezza da mettere in evidenza nei locali di riunione**

## Libro delle istruzioni ed esercitazioni antincendio

### On board training and drills record

Le esercitazioni antincendio devono essere condotte e registrate in conformità con le disposizioni del III/19.3 regolamenti e III/19.5. SOLAS 1974 (2000 emendamenti), II-2/15.2.2.5 regolamento

**Registro contenente tutte le esercitazioni antincendio**



# Documenti Internazionali

## Piano antincendio

### Fire Control plan/booklet

Piani generali, che mostrano chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco, nonché i sistemi della rivelazione e segnalazione di incendi e le apparecchiature di estinzione incendi, ecc devono essere permanentemente esposti per la guida degli ufficiali della nave. In alternativa, a discrezione dell'Amministrazione, i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e una copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo accessibile. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati; qualsiasi modifica deve essere registrata non appena possibile. Un duplicato dei piani antincendio o un opuscolo contenente tali piani deve essere permanentemente sistemato in un contenitore protetto dalle intemperie all'esterno della tuga, per il personale di assistenza antincendio di terra. SOLAS 1974 (2000 emendamenti), II-2/15.2.4 regolamento

Piano che contenga tutte le istruzioni e la sistemazione dei mezzi antincendio

## Libretto d'istruzione

### Fire safety operational booklet

L'opuscolo di sicurezza operativa antincendio deve contenere le informazioni necessarie e le istruzioni per l'attività di bordo e le operazioni di movimentazione del carico in relazione alla sicurezza antincendio. Il libretto deve essere redatto nella lingua di lavoro della nave ed essere disponibile in ciascuna sala da pranzo e sala di ricreazione o in ogni cabina dell'equipaggio. L'opuscolo può essere combinato con i manuali di sicurezza antincendio richiesti in II-2/15.2.3 regolamento. SOLAS 1974 (2000 emendamenti), la regolamentazione II-2 /

Istruzioni per prevenire gli incendi -



## Documenti Internazionali

**Certificati rilasciati al  
Comandante, Ufficiali e  
graduati in base alla STCW**

### **Certificates for masters, officers or ratings**

I certificati per comandanti, ufficiali e comuni devono essere rilasciati a quei candidati che, a soddisfazione della Amministrazione dimostrano, per le esigenze di servizio, età, idoneità fisica, formazione, titoli ed esami conformità con le disposizioni del codice STCW, allegato al convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, 1978. Modelli dei certificati sono riportati nella sezione AI / 2 del Codice STCW. I certificati devono essere tenuti a disposizione in originale a bordo delle navi sulle quali il titolare è imbarcato

**STCW 1978, article VI,  
regulation I/2; STCW  
Code, section A-I/2**



### **International Oil Pollution Prevention Certificate**

Un Certificato di Prevenzione dall'inquinamento da idrocarburi è rilasciato, dopo la visita in base alla regola 4 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, ad ogni petroliera di 150 tonnellate di stazza lorda pari o superiore e di qualsiasi altra nave di 400 tonnellate di stazza lorda pari o superiore che è impegnata nella viaggi a porti o terminali offshore sotto la giurisdizione di altre parti della convenzione MARPOL 73/78. Il certificato è integrato con un registro di costruzione ed equipaggiamento per le navi diverse dalle petroliere (Modulo A) o un registro di costruzione ed equipaggiamento per le petroliere (Modulo B), a seconda dei casi

**MARPOL 73/78, Annex  
I, regulation 5**

**Certificato di prevenzione  
Contro l'inquinamento da  
Petrolio e derivati**

# Documenti Internazionali

**Quaderno delle movimentazioni Petrolio e derivati**

## **Oil Record Book**

Ogni petroliera pari o superiore a 150 tonnellate di stazza lorda e ogni nave pari o superiore a 400 tonnellate di stazza lorda diversa da una petroliera è dotata di un registro per il movimento degli oli minerali , Parte I (operazioni spaziali macchine). Ogni petroliera di 150 tonnellate di stazza lorda pari o superiore è inoltre dotato di un registro per i movimenti del petrolio , parte II (Cargo / operazioni di zavorra).

MARPOL 73/78, Annex I, regulation 20 - Movimenti anche delle acque di sentina

**Piano per l'emergenza inquinamento**

## **Shipboard Oil Pollution Emergency Plan**

Ogni petroliera pari o superiore a 150 tonnellate di stazza lorda e di ogni nave diversa da una petroliera lorda pari o superiore a 400 tonnellate di stazza deve avere a bordo un piano di emergenza antinquinamento da olio minerale approvato dall'Amministrazione.

MARPOL 73/78, Annex I, regulation 26 -

**Certificato di prevenzione Contro l'inquinamento da acque sporche**

## **International Sewage Pollution Prevention Certificate**

Un Certificato Internazionale di Prevenzione dall'inquinamento da acque reflue è rilasciato, al termine della visita iniziale o di rinnovo secondo le disposizioni del regolamento 4 dell'allegato IV della convenzione MARPOL 73/78, ad ogni nave che è tenuto a rispettare le disposizioni di tale allegato ed è impegnata in viaggi a porti o terminali offshore sotto la giurisdizione di altre parti della Convenzione.

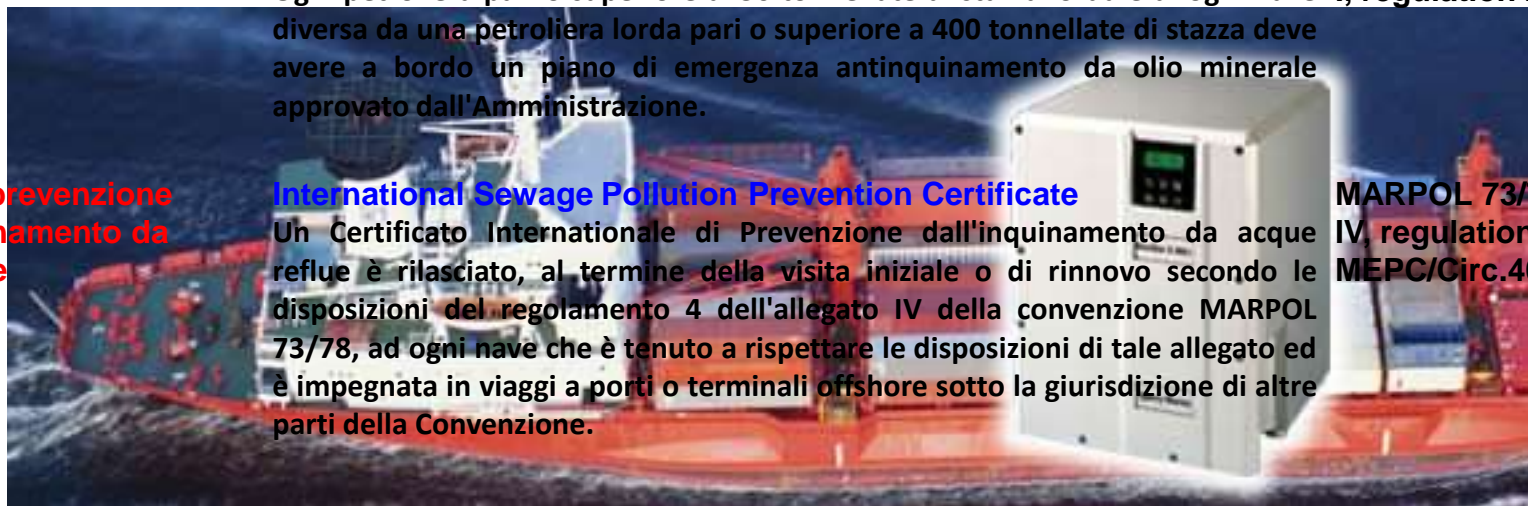
MARPOL 73/78, Annex IV, regulation 5; MEPC/Circ.408

**Piano per lo smaltimento di rifiuti solidi**

## **Garbage Management Plan**

Ogni nave pari o superiore a 400 tonnellate di stazza lorda e ogni nave che è autorizzata a trasportare 15 persone o più deve essere provvista di un piano di gestione dei rifiuti che l'equipaggio deve rispettare.

MARPOL 73/78, Annex V, regulation 9



# Documenti Internazionali

**Quaderno per lo smaltimento dei rifiuti**

## **Garbage Record Book**

Ogni nave pari o superiore a 400 tonnellate di stazza lorda e ogni nave che è autorizzata a trasportare 15 o più persone che effettuano viaggi verso porti o terminali offshore sotto la giurisdizione di altre parti della Convenzione e tutte le piattaforme fisse e galleggianti impegnate nell'esplorazione e sfruttamento delle risorse marine deve essere fornita con un registro della spazzatura

**MARPOL 73/78, Annex V, regulation 9**

**Registratore dei dati della navigazione**

## **Voyage data recorder system-certificate of compliance**

Il registratore dei dati del viaggio, compresi tutti i sensori, deve essere sottoposto ad un test di performance annuale. La prova deve essere effettuata da un controllore autorizzato, o struttura di servizio per verificare la durata accuratezza e la recuperabilità dei dati registrati. Inoltre, i test dei controlli devono essere condotti per determinare la funzionalità di tutte le recinzioni di protezione e dei dispositivi montati per il controllo della posizione. Deve essere tenuto a bordo della nave una copia del certificato di conformità rilasciato dai centri di prova, l'indicazione della data e del rispetto degli standard di prestazioni applicati

**SOLAS 1974, regulation V/18.8**

**Manuale per il rizzaggio del carico**

## **Cargo Securing Manual**

Tutti i carichi, ad eccezione delle rinfuse solide e liquide, unità di carico e unità di trasporto merci, devono essere caricate, stivate e fissate per tutto il viaggio secondo la Protezione Cargo Manual approvato dall'Amministrazione. Nelle navi con spazi ro-ro, quale definito nel regolamento II-2/3.41, unità di carico e unità di trasporto merci devono essere rizzati ed il fissaggio deve essere completata prima della partenza della nave, in conformità con il manuale di stivaggio del carico. Il Protezione Cargo Manual, che è redatto secondo uno standard almeno equivalente a linee guida elaborate dall'Organizzazione, è richiesto su tutti i tipi di navi adibite al trasporto di tutti i carichi diversi dalle rinfuse solide e liquide,

**SOLAS 1974 (2002 amendments), regulations VI/5.6 and VII/5; MSC/Circ.745**



# Documenti Internazionali

**Certificato attestante l'applicazione del' ISM code**

## **Document of Compliance**

Un documento di conformità è rilasciato ad ogni società che è conforme alle prescrizioni del codice ISM. Una copia del documento deve essere tenuta a bordo

**SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13**

**Certificato sulla condotta della sicurezza**

## **Safety Management Certificate**

Un certificato di gestione della sicurezza deve essere rilasciato ad ogni nave dalla amministrazione o da un organismo riconosciuto dall'amministrazione. L'amministrazione o un organismo di essa, prima di rilasciare il certificato di gestione della sicurezza, verificano che la società e la sua gestione di bordo operano in conformità con il sistema di gestione della sicurezza approvato

**SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13**

**Certificato sulla Sicurezza (applicazione dell'ISPS code)**

## **International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate**

Un Certificato Internazionale di sicurezza navale (ISSC) è rilasciato a tutti da parte della amministrazione o di un organismo di essa dopo la verifica che la nave è conforme alle disposizioni di sicurezza marittima della Convenzione SOLAS Capitolo XI-2 e della parte A del Codice ISPS. Un Interim ISSC può essere rilasciato sotto la parte A del codice ISPS, sezione

**SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9.1.1; ISPS Code part A, section 19 and appendices.**

**Esenzione**

## **Exemption Certificate<sup>2</sup>**

Quando è concessa un'esenzione a una nave a norma e in conformità con le disposizioni del certificato SOLAS, un certificato chiamato di esenzione è rilasciato in aggiunta ai certificati di cui sopra

**SOLAS 1974, regulation I/12, 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12,**

**Diario di bordo**

## **Continuous Synopsis Record (CSR)**

Ad ogni nave a cui si applicano le disposizioni del capitolo I della Convenzione deve essere fornita con una scheda sinottica continua. La Continuous Synopsis Record fornisce una registrazione on-board della storia della nave per quanto riguarda la registrazione delle informazioni previste

**SOLAS 1974 (2002 Amendments), Regulations XI-1/5**

# Documenti Internazionali

## Piano della Sicurezza con registro dei dati

### Ship Security Plan and associated records

Ciascuna nave deve avere a bordo un piano di sicurezza della nave approvato dall'amministrazione. Il piano prevede disposizioni per i tre livelli di sicurezza definiti nella parte A del Codice ISPS. Verbali delle

attività contemplati nel piano di sicurezza della nave devono essere tenuta a bordo, almeno per il periodo minimo indicato dall'amministrazione:

0,1 di formazione, addestramento ed esercizi;

0,2 minacce e incidenti di sicurezza;

0,3 violazioni della sicurezza;

0,4 cambiamenti nel livello di sicurezza;

0,5 comunicazioni concernenti la sicurezza diretta di una nave, come minacce

specifiche alla nave o agli impianti portuali dove la nave si trova o si trovava

0,6 audit interni e riesame delle attività di sicurezza;

0,7 riesame periodico della valutazione di sicurezza della nave;

0,8 riesame periodico del piano di sicurezza della nave;

0,9 attuazione delle eventuali modifiche al piano; e

0,10 manutenzione, taratura e collaudo delle attrezzature di sicurezza di bordo, in particolare collaudo del sistema di allarme della nave.



## Certificato di sicurezza per navi da passeggeri

### Passenger Ship Safety Certificate

Un certificato chiamato certificato di sicurezza delle navi da passeggeri deve essere rilasciato dopo l'ispezione e la visita di una nave passeggeri che soddisfa i requisiti dei capitoli II-1, II-2, III e IV e altri requisiti pertinenti della Convenzione SOLAS. L'elenco delle dotazioni per il Certificato di sicurezza Passeggeri per navi (Form P) deve essere permanentemente allegato

**SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9. ; ISPS Code part A, section 9 and 10.**

**SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12, (2000 amendments), appendix**

## Certificato per il trasporto dei Passeggeri

### Special Trade Passenger Ship Safety Certificate, Special Trade Passenger Ship Space Certificate

Uno Speciale certificato di sicurezza per trasporto passeggeri su navi da carico deve essere rilasciato ai sensi delle disposizioni della Convenzione, 1971 per il Trasporto passeggeri su speciali Navi commerciali. Un certificato chiamato certificato per lo spazio a bordo per uno speciale trasporto di passeggeri è rilasciato secondo le disposizioni del protocollo sui Requisiti di spazio per la speciale Navi commerciali, 1973.

**STP 71, rule 5 - SSTP 73, rule 5**

## Documenti Internazionali

### Piano per la ricerca ed il salvataggio

#### Search and rescue co-operation plan

Le navi passeggeri cui si applicano le disposizioni del capitolo I della Convenzione devono avere a bordo un piano per la cooperazione con i mezzi della ricerca ed il salvataggio nei casi di emergenza.

SOLAS 1974 (2000 Amendments), Regulations V/7.3

### Lista delle restrizioni nelle operazioni della nave.

#### List of operational limitations

Le navi passeggeri cui si applicano le disposizioni del capitolo I della Convenzione devono tenere a bordo un elenco di tutte le limitazioni sul funzionamento della nave, comprese le esenzioni da qualsiasi norma della SOLAS, regolamenti, limitazioni in zone operative, le restrizioni per il tempo, le restrizioni sullo stato del mare, le restrizioni su Carichi, trim, velocità e qualsiasi altra limitazione, imposti dall'Amministrazione o stabilito durante la progettazione o le fasi di costruzione.

SOLAS 1974 (2000 Amendments), Regulations V/ 30

### Certificato Sicurezza di Costruzione

#### Cargo Ship Safety Construction Certificate<sup>3</sup>

Un certificato chiamato di sicurezza di costruzione per nave da carico è rilasciato, dopo la visita ad una nave da carico pari o superiore di 500 tonnellate di stazza lorda che soddisfi i requisiti per navi da carico sul controllo, di cui al regolamento I/10 della convenzione SOLAS del 1974, ed è conforme alle vigenti requisiti dei capitoli II-1 e II-2, diverso da quelle in materia di apparecchi di estinzione incendi e piani di controllo del fuoco

SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12,

### Certificato di Sicurezza d'armamento

#### Cargo Ship Safety Equipment Certificate<sup>4</sup>

Un certificato chiamato certificato delle Apparecchiature sicurezza nave da carico è rilasciato, dopo la visita ad una nave da carico di 500 tonnellate di stazza lorda e più che soddisfa i requisiti pertinenti capitoli II-1 e II-2 e III e gli altri requisiti pertinenti della Convenzione SOLAS .Un registro delle Apparecchiature per la nave da carico e certificato Apparecchiatura di sicurezza (modulo E) deve essere permanentemente allegato.

SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12, (2000 amendments), appendix

### Sistema di supporto per le decisioni del Comandante

#### Decision support system for masters

Su tutte le navi passeggeri, un sistema di supporto decisionale per la gestione di emergenza devono essere disponibile in plancia.

SOLAS 1974, regulation III/29



# Documenti Internazionali

## Sicurezza radiocomunicazioni per navi da carico

### Cargo Ship Safety Radio Certificate<sup>5</sup>

Un certificato chiamato certificato di sicurezza radiofonica per nave da carico è rilasciato dopo la visita ad una nave da carico pari o superiore a 300 tonnellate di stazza lorda, dotato di un impianto radio, compresi quelli utilizzati in dispositivi di salvataggio, che soddisfa i requisiti dei capitoli III e IV e altri requisiti pertinenti della Convenzione SOLAS. Un registro delle attrezzature del certificato di sicurezza radiofonica (Form R per la nave da carico) deve essere esposto in modo permanente.

SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12

## Sicurezza per navi da carico

### Cargo Ship Safety Certificate

Un certificato chiamato certificato di sicurezza per nave da carico deve essere rilasciato dopo la visita di una nave da carico che soddisfa ai requisiti pertinenti capitoli II-1, II-2, III, IV e V e agli altri requisiti della convenzione SOLAS 1974, come modificato dal protocollo SOLAS 1988, in alternativa ai summenzionati certificati sicurezza per nave da carico. Un elenco delle dotazioni per il Certificato di sicurezza (modulo C) della nave da carico deve essere permanentemente allegato.

1988 SOLAS Protocol, regulation I/12 (2000 amendments), appendix

## Esenzione

### Exemption Certificate<sup>6</sup>

Quando è concessa un'esenzione a una nave a norma e in conformità con le disposizioni del certificato SOLAS un certificato chiamato di esenzione è rilasciato in aggiunta ai certificati di cui sopra.

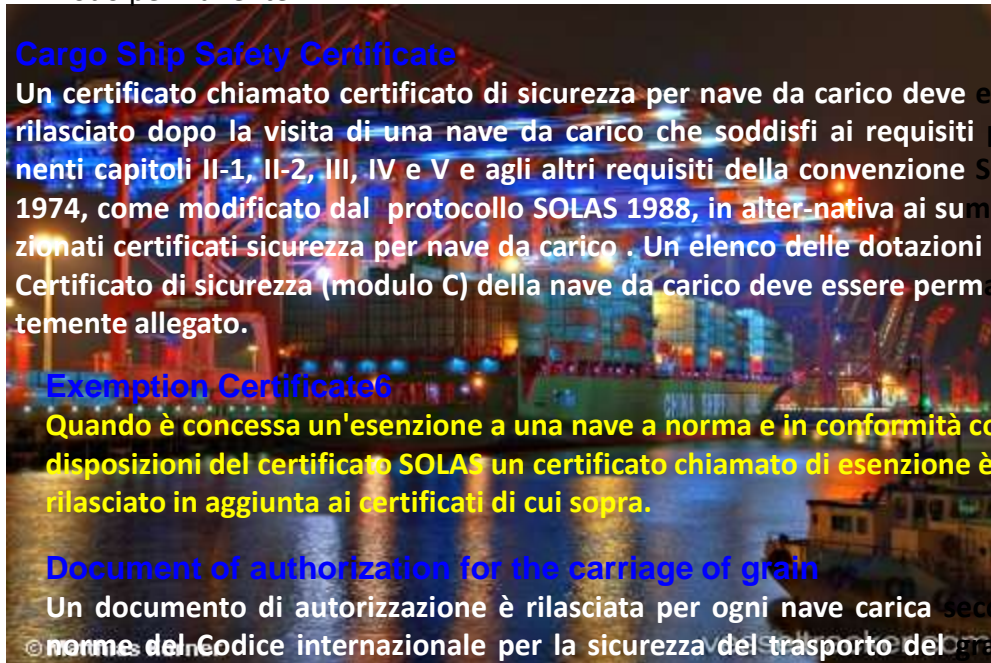
SOLAS 1974, regulation I/12 ; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12

## autorizzazione trasporto granaglie

### Document of authorization for the carriage of grain

Un documento di autorizzazione è rilasciata per ogni nave carica secondo le norme del Codice internazionale per la sicurezza del trasporto del grano alla rinfusa o dall'amministrazione o da un organismo di essa o da un governo contraente per conto dell'Amministrazione. Il documento deve accompagnare o essere incorporata nel manuale di carico di grano, per consentire al comandante di soddisfare i requisiti di stabilità del codice.

SOLAS 1974, regulation VI/9; International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, section 3



## Documenti Internazionali

**Assicurazione per le petroliere che trasportano più di 2000 ton. di petrolio**

### **Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage**

CLC 1969, article VII

Un certificato attestante che un'assicurazione o altra garanzia finanziaria è in vigore è rilasciato, ad ogni nave che trasporta più di 2.000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa come merce. Esso è rilasciato o autenticato dalla autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave dopo aver stabilito che i requisiti di cui all'articolo VII, paragrafo 1, della Convenzione CLC sono state rispettate.

**Rapporto delle visite**

### **Enhanced survey report file**

Le portarinfuse e le petroliere devono avere un file di registrazione dei controlli e documenti giustificativi conformi ai punti 6.2 e 6.3 dell'allegato A e allegato B della risoluzione A.744 (18) - Orientamenti per il programma rafforzato di ispezioni, durante il controllo delle navi portarinfuse e petroliere.

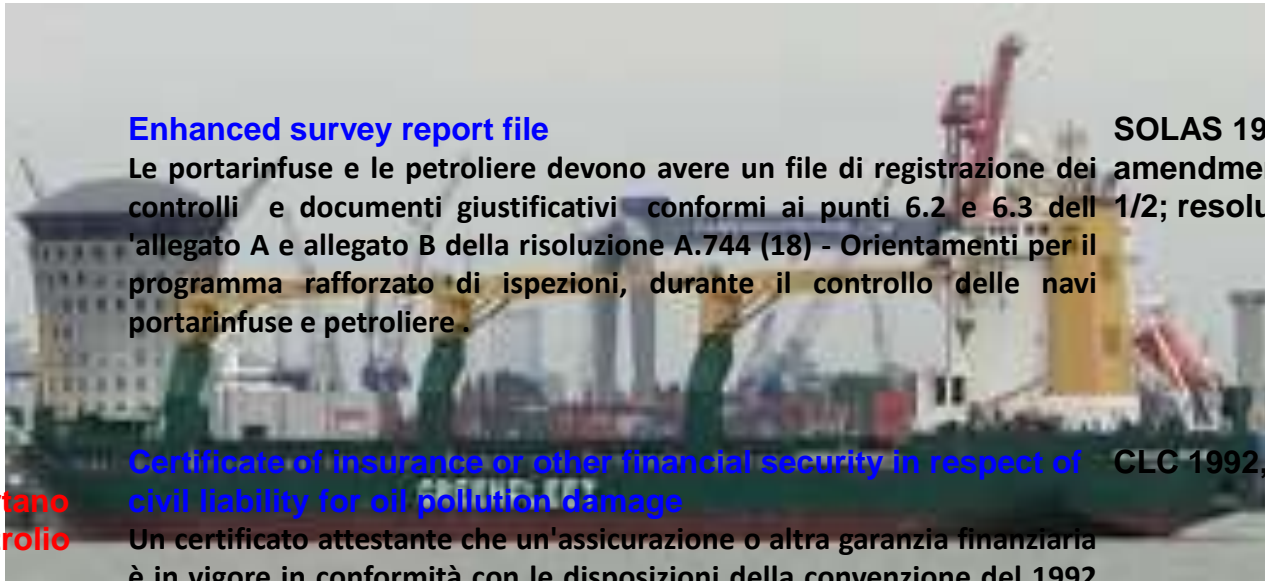
**SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-1/2; resolution A.744(18)**

**Assicurazione per le petroliere che trasportano più di 2000 ton. di petrolio**

### **Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage**

CLC 1992, article VII

Un certificato attestante che un'assicurazione o altra garanzia finanziaria è in vigore in conformità con le disposizioni della convenzione del 1992 CLC è rilasciato, ad ogni nave che trasporta più di 2.000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa come carico, dopo che l'autorità competente di uno Stato contraente ha determinato che i requisiti di cui all'articolo VII, paragrafo 1, della Convenzione sono stati rispettati. Per quanto riguarda le navi registrate in uno Stato contraente, il certificato è rilasciato dalle autorità competenti dello Stato di immatricolazione della nave, ma rispetto a una nave non registrata in uno Stato contraente, può essere rilasciato o convalidato dalla competente autorità di competenza.



# Documenti Internazionali

## Descrizione del carico.

### Cargo Information

Il caricatore deve fornire al comandante o al suo rappresentante le informazioni , confermato per iscritto, sul carico, in anticipo sulla caricazione. In navi portarinfuse, la densità del carico devono essere fornite con le informazioni di cui sopra.

**SOLAS 1974, regulations VI/2 and XII/10; MSC/Circ.663**

## Opuscolo delle bulk carrier (Regole per la caricazione)

### Bulk Carrier Booklet

Per consentire al comandante di prevenire lo stress eccessivo sulle strutture della nave, le navi che caricano e scaricano rinfuse solide devono essere dotate di un libretto di cui al regolamento SOLAS VI/7.2. Il libretto deve essere approvato dall'amministrazione o per suo conto per confermare che la normativa SOLAS XII / 4, 5, 6 e 7, se del caso, sono rispettate. In alternativa a un libretto individuale, le informazioni richieste possono essere contenute nel libretto di intatta stabilità.

**SOLAS 1974, regulations VI/7 and; XII/8; Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code)**

## Manuale per le operazioni di ballast in cisterne dedicate

### Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual

Ogni petroliera in esercizio con cisterne di zavorra pulita dedicato in conformità con le disposizioni della regola 13 (10), dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 deve essere provvista di Manuale Operativo per le operazioni di zavorra pulita che descrive in dettaglio il sistema e specifica le procedure operative. Tale manuale deve essere a soddisfazione dell'Amministrazione e deve contenere tutte le informazioni indicate nelle specifiche di cui al paragrafo 2 del regolamento 13, dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78.

**MARPOL 73/78, Annex I, regulation 13B**

## Manuale per il lavaggio delle cisterne

### Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual)

Ogni petroliera in esercizio con sistema di lavaggio con il petrolio greggio deve essere dotata di un manuale sulle operazioni e sul materiale che descrive il sistema e le attrezzature e specifica le procedure operative da seguire. Tale manuale deve essere a soddisfazione dell'Amministrazione e deve contenere tutte le informazioni indicate nelle specifiche di cui al paragrafo 2 del regolamento 13, parte B, dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78.

**MARPOL 73/78, Annex I, regulation 13A**

# Documenti Internazionali

## Condizioni delle strutture

### Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record

Una dichiarazione di conformità deve essere rilasciata dall'amministrazione ad ogni petroliera, che è stata visitata in conformità con le norme del sistema di valutazione delle condizioni (CAS) (MEPC.94 risoluzione (46), come modificata) ed è risultato essere in regola con tali requisiti. Inoltre, una copia della relazione finale CAS che è stato esaminato dalla Amministrazione per il rilascio della dichiarazione di conformità e di una copia della corrispondente registrazione deve essere posto a bordo in accompagnamento alla dichiarazione di conformità

MARPOL 73/78, Annex I (2001 amendments (resolution MEPC.95(46))), regulation 13G; resolution MEPC.94(46)

## Manuale sulla carica bilanciatrice idrostaticamente

### Hydrostatically Balanced Loading (HBL) Operational Manual

Ogni petroliera che, in conformità alla norma 13G (6) (b), opera con carico in equilibrio idrostatico deve essere provvisto di un manuale operativo, conformemente MEPC.64 risoluzione (36).



MARPOL 73/78, Annex I (2001 amendments (resolution MEPC.95(46))), regulation 13G;

## Manuale per le operazioni di scarica

### Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual

Ogni petroliera dotata di un sistema di controllo e monitoraggio della scarica deve essere fornita delle istruzioni per il funzionamento del sistema con un manuale operativo approvato dall'Amministrazione

MARPOL 73/78, Annex I, regulation 15(3)(c)

## Modello sulla distribuzione del carico in riferimento alla stabilità

### Subdivision and stability information

Ogni petroliera a cui si applica la regola 25 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, deve essere fornita di un modulo approvato con le informazioni relative al carico e alla distribuzione dello stesso necessarie per garantire il rispetto delle disposizioni del presente regolamento e di dati sulla capacità della nave a rispettare i criteri di stabilità in caso di avaria, come determinato dal presente regolamento.

MARPOL 73/78, Annex I, regulation 25

# Documenti Internazionali

Registro delle operazioni con la zavorra

## Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage

MARPOL 73/78, Annex I, regulation 15(3)(a)

Fatte salve le disposizioni dei paragrafi (4), (5), (6) e 15 (7), del regolamento di cui all'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, ogni petroliera pari o superiore a 150 tonnellate di stazza lorda deve essere munita di un monitoraggio degli scarichi di idrocarburi e del sistema di controllo approvato dall'amministrazione. Il sistema deve essere munito di un dispositivo di registrazione per avere una registrazione continua della quantità di scarico in litri per miglio nautico e dello scarico totale, ovvero il contenuto di olio e il tasso di scarico. Questo record deve essere riferito ad ora e data e i dati devono essere conservati per almeno tre anni.

Autorizzazione per il trasporto di liquidi nocivi

## International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate)

MARPOL 73/78, Annex II, regulations 11 and 12A

Un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento per il trasporto di sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa (certificato NLS) deve essere rilasciato, dopo la visita in conformità con le disposizioni del regolamento 10 dell'allegato II della convenzione MARPOL 73/78, alle navi che trasportano prodotti nocivi liquido a scafo e che sono impegnate in viaggi da e per i porti o terminali sotto la giurisdizione di altre parti della convenzione MARPOL 73/78. Per quanto riguarda le navi chimichiere, il Certificato di idoneità per il trasporto di prodotti chimici pericolosi alla rinfusa e il Certificato internazionale di idoneità per il trasporto di prodotti chimici pericolosi alla rinfusa, rilasciati ai sensi delle disposizioni del Codice per il trasporto di prodotti chimici alla rinfusa, rispettivamente, hanno lo stesso valore e lo stesso riconoscimento del NLS certificato.



# Documenti Internazionali

Registro del carico (liquidi nocivi)	<b>Cargo record book</b> Ogni nave di cui all'allegato II della convenzione MARPOL 73/78 è applicabile, dotato di un Cargo Record Book, sia come parte del giornale ufficiale della nave o in altro modo, nella forma di cui all'appendice IV dell'allegato.	MARPOL 73/78, Annex II, regulations 9
Manuale d'istruzioni e misure per il trasporto di liquidi nocivi	<b>Procedures and Arrangements Manual (P &amp; A Manual)</b> <b>Tutte le navi autorizzate a trasportare sostanze liquide nocive alla rinfusa devono avere a bordo di un manuale per le procedure e per le operazioni approvato dall'Amministrazione. Risoluzione MEPC.18 (22), capitolo 2; MARPOL 73/78, allegato II, i regolamenti 5, 5 bis e 8</b>	Resolution MEPC.18(22), chapter 2; MARPOL 73/78, Annex II, regulations 5, 5A and 8
Piano per l'emergenza antinquinamento delle sostanze nocive	<b>Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances</b> Ogni nave pari o superiore a 150 tonnellate di stazza lorda abilitate al trasporto di sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa devono avere a bordo a bordo un piano di emergenza per inquinamento marino da sostanze liquide nocive approvato dall'Amministrazione	MARPOL 73/78, Annex II, regulations 6
Certificato di idoneità per il trasporto di prodotti pericolosi a scafo (Navi costruite prima del 1986)	<b>Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk</b> Un certificato denominato Certificato di idoneità per il trasporto di prodotti chimici pericolosi alla rinfusa, modello di modulo che figura in appendice al prodotti chimici alla rinfusa, deve essere rilasciato al termine della visita iniziale soddisfa i requisiti del codice. o periodica di una nave chimichiera che effettua viaggi internazionali e che Nota: Il Codice è obbligatorio ai sensi dell'allegato II della convenzione MARPOL 73/78 per navi chimichiere costruite prima del 1 luglio 1986.	BCH Code, section 1.6; BCH Code as modified by resolution MSC.18(58), section 1.6



# Documenti Internazionali

Certificato di idoneità per il trasporto di prodotti pericolosi a scafo (navi costruite dopo il 1986)

## Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk

Un certificato chiamato Certificato internazionale di idoneità per il trasporto di prodotti chimici pericolosi alla rinfusa, il cui modello di modulo figura in appendice al Codice internazionale dei prodotti chimici alla rinfusa, deve essere rilasciato dopo una visita iniziale o periodica di un tanker chimico impegnato in viaggi internazionali, a soddisfazione dei requisiti del codice. Nota: Il Codice è obbligatorio in entrambe capitolo VII della SOLAS del 1974 e dell'allegato II della convenzione MARPOL 73/78 per navi chimichiere costruite a partire dal 1 Luglio 1986

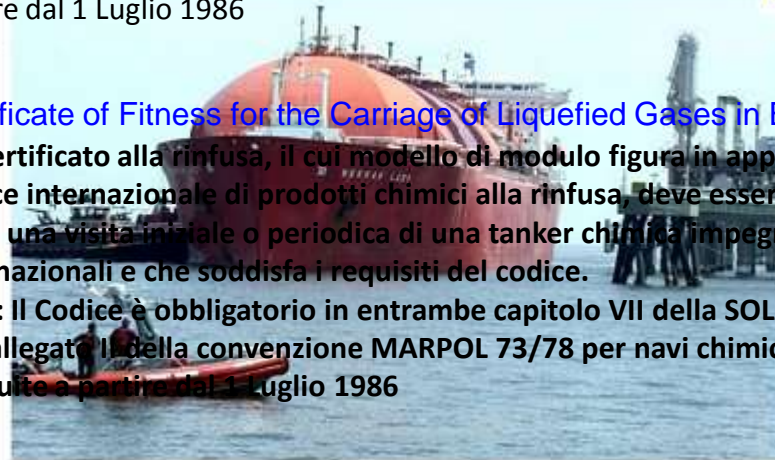
IBC Code, section 1.5;  
IBC Code as modified by resolutions MSC.16(58) and MEPC.40(29), section 1.5

Certificato di idoneità per trasporto di Gas liquidi a scafo

## Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk

Un certificato alla rinfusa, il cui modello di modulo figura in appendice al Codice internazionale di prodotti chimici alla rinfusa, deve essere rilasciato dopo una visita iniziale o periodica di una tanker chimica impegnata in viaggi internazionali e che soddisfa i requisiti del codice. Nota: Il Codice è obbligatorio in entrambe capitolo VII della SOLAS del 1974 e dell'allegato II della convenzione MARPOL 73/78 per navi chimichiere costruite a partire dal 1 Luglio 1986

GC Code, section 1.6



Certificato di idoneità per trasporto di Gas liquidi a scafo (navi costruite dopo il 1986)

## Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk

Un certificato chiamato Certificato internazionale di idoneità per il trasporto di gas liquefatti alla rinfusa, il cui modello di modulo figura in allegato al codice internazionale per il trasporto di gas, deve essere rilasciato dopo una visita iniziale o periodica a un vettore di gas che soddisfa ai pertinenti requisiti del codice. Nota: Il Codice è obbligatorio ai sensi del capitolo VII della SOLAS del 1974 per il trasporto di gas costruite a partire dal 1 luglio 1986.

IGC Code, section 1.5;  
IGC Code as modified by resolution MSC.17(58), section 1.5

# Documenti Internazionali

Certificato per navi veloci

## High-Speed Craft Safety Certificate

Un certificato denominato High-Speed Craft certificato di sicurezza è rilasciato dopo il completamento di una visita iniziale o di rinnovo per un natante che è conforme ai requisiti del Codice 1994 o il 2000 Codice HSC, come appropriato.

SOLAS 1974, regulation X/3; 1994 HSC Code, section 1.8; 2000 HSC Code, section 1.8

Autorizzazione per navi veloci

## Permit to Operate High-Speed Craft

Un certificato chiamato licenza di esercizio per le unità veloci e rilasciato per un natante che soddisfi i requisiti di cui ai paragrafi da 1.2.2 a 1.2.7 del Codice 1994 o il 2000 Codice HSC, se appropriato

1994 HSC Code, section 1.9; 2000 HSC Code, section 1.9

Autorizzazione per il trasporto di merci pericolose.

## Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods

L'Amministrazione deve fornire la nave con un apposito documento come prova di conformità della costruzione e delle attrezzature con i requisiti del regolamento II-2/19 della convenzione SOLAS 1974. Certificazione per le merci pericolose, ad eccezione di merci pericolose solide alla rinfusa, non è necessaria per i carichi indicati come merci di classe 6.2 e 7 e pericolosi in quantità limitate.

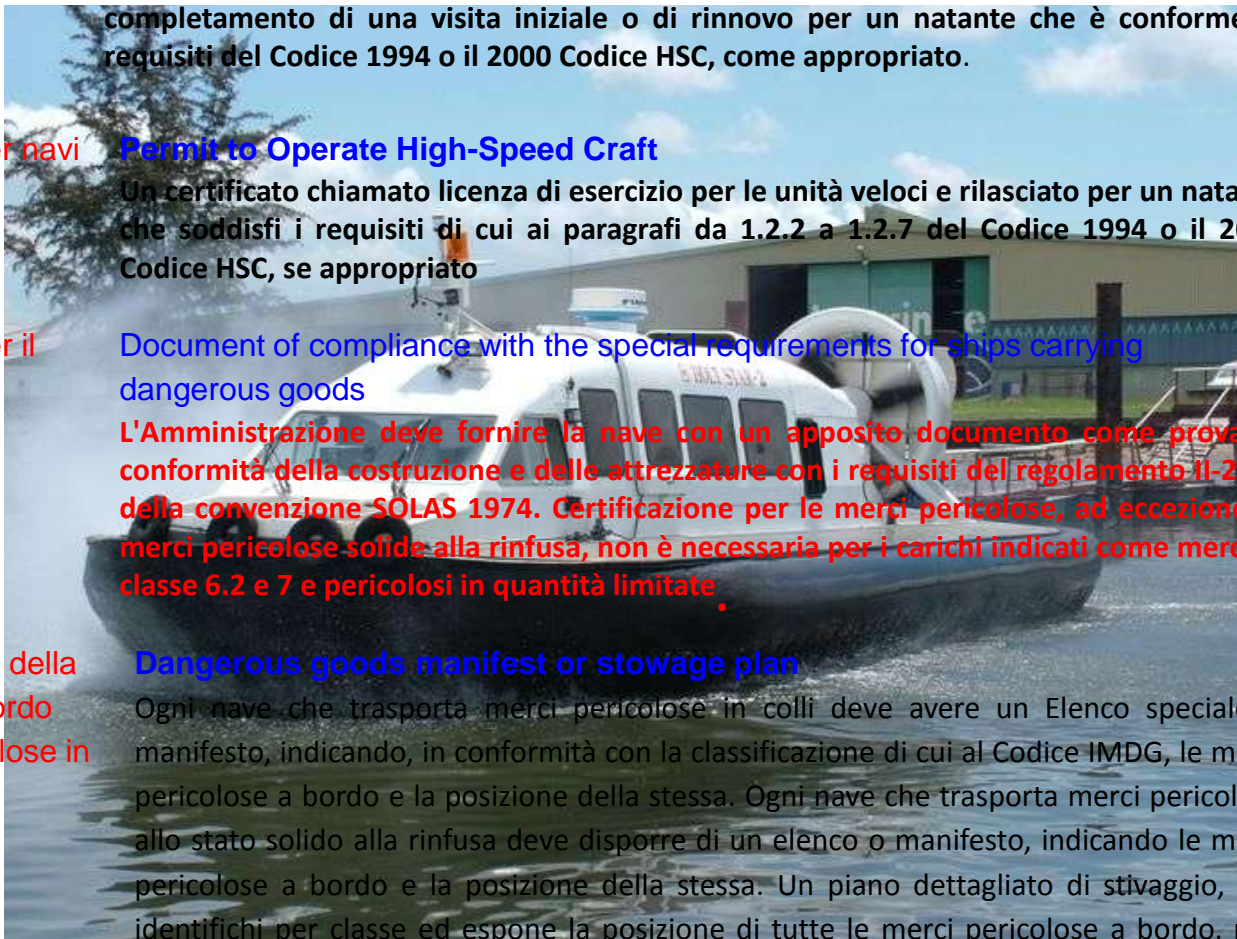
SOLAS 1974, (2000 Amendments), Regulations II-2/19.4

Manifesto o piano della sistemazione a bordo delle merci pericolose in colli

## Dangerous goods manifest or stowage plan

Ogni nave che trasporta merci pericolose in colli deve avere un Elenco speciale o manifesto, indicando, in conformità con la classificazione di cui al Codice IMDG, le merci pericolose a bordo e la posizione della stessa. Ogni nave che trasporta merci pericolose allo stato solido alla rinfusa deve disporre di un elenco o manifesto, indicando le merci pericolose a bordo e la posizione della stessa. Un piano dettagliato di stivaggio, che identifichi per classe ed espone la posizione di tutte le merci pericolose a bordo, può essere utilizzato al posto di un siffatto elenco speciale o manifesto. Una copia di uno di questi documenti deve essere messo a disposizione prima della partenza della persona o dell'organismo designato dall'autorità dello Stato di approdo

SOLAS 1974, (2002 amendments), regulations VII/4.5 and VII/7-2; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4



# Documenti Internazionali

Idoneità per il trasporto di materiale radioattivo in colli

## International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo

Una nave che trasporta merci INF deve essere conforme alle prescrizioni del codice internazionale per la sicurezza del trasporto di contenitori di combustibile nucleare irradiato, di plutonio e di alto livello radioattivo a bordo delle navi (INF), oltre ad avere eventuali altri requisiti applicabili della normativa SOLAS e deve essere tenuta sotto controllo oltre che essere fornita del Certificato internazionale di idoneità per il trasporto di INF Cargo.

SOLAS 1974, regulation VII/16; INF Code (resolution MSC.88(71)), paragraph 1.3

Certificato di Sicurezza per le navi a propulsione nucleare

## A Nuclear Cargo Ship Safety Certificate or Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, in place of the Cargo Ship Safety Certificate or Passenger Ship Safety Certificate, as appropriate

Ad ogni nave a propulsione nucleare viene rilasciato il certificato di cui al capitolo VIII della convenzione SOLAS. SOLAS del 1974, VIII/10 regolamento

SOLAS 1974, regulation VIII/10

Certificato di sicurezza per navi con compiti speciali

## Special Purpose Ship Safety Certificate

Oltre ai certificati SOLAS come specificato al punto 7 del preambolo del codice di sicurezza per Special Purpose navi, ad una delle navi da Special Purpose deve essere rilasciato un certificato di sicurezza dopo la visita in conformità con le disposizioni del paragrafo 1.6 del Codice di Special Purpose navi. La durata e la validità del certificato deve essere disciplinata dalle corrispondenti disposizioni per le navi da carico in SOLAS del 1974. Se un certificato è rilasciato per una nave per impiego speciale di meno di 500 tonnellate di stazza lorda, tale certificato deve indicare in quale misura le indicazioni di conformità con 1,2 sono stati accertati.

Resolution A.534(13) as amended by MSC/Circ.739; SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12

Certificato di idoneità per navi di supporto

## Certificate of Fitness for Offshore Support Vessels

Quando trasportano carichi speciali, le navi ausiliarie offshore devono avere un certificato di idoneità rilasciato in rispetto delle "Linee guida per il trasporto e la movimentazione di quantità limitate di liquidi pericolosi e delle sostanze nocive alla rinfusa sui mezzi offshore di supporto".

Se una nave d'appoggio offshore porta solo sostanze nocive liquide, un opportunamente approvato certificato internazionale di prevenzione per il trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa deve essere rilasciato al posto del suddetto certificato di idoneità

Resolution A.673(16); MARPOL 73/78, Annex II, regulation 13(4)

# Documenti Internazionali

Certificato di sicurezza per sistema di immersione

## Diving System Safety Certificate

Il certificato deve essere rilasciato sia dalla Amministrazione o da qualsiasi persona o organizzazione, debitamente autorizzati, dopo la visita di controllo o ispezione ad un sistema di immersione che è conforme alle prescrizioni del codice di sicurezza per i sistemi di immersione. In ogni caso, l'amministrazione deve assumersi la piena responsabilità per il certificato

Resolution A.536(13), section 1.6

Certificato per gli aliscafi

## Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate

Può essere rilasciato dopo un'indagine effettuata ai sensi del paragrafo 1.5.1 (a), del codice di sicurezza per natanti a sustentazione dinamica

Resolution A.373(X), section 1.6

Certificato di Sicurezza per unità mobili addette alla trivellazione

## Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate

Può essere rilasciato dopo un'indagine svolta in conformità con le disposizioni del Codice per la costruzione e le dotazioni delle Unità Mobile Perforazioni in Mare, 1979, o, per le unità costruite dopo il 1 maggio 1991, il Codice per la costruzione e le dotazioni delle unità di perforazione, 1989.

Resolution A.414(XI), section 1.6;  
Resolution A.649(16) section 1.6;  
Resolution A.649(16) as modified by resolution MSC.38(63), section 1.6

Certificato di sicurezza per aircraft

## Wing-in-ground Craft Safety Certificate

Un certificato chiamato WIG Craft certificato di sicurezza deve essere rilasciato dopo l'esecuzione di una visita iniziale o controllo di rinnovo di un natante che è conforme alle disposizioni degli orientamenti provvisori per le imbarcazioni WIG.

MSC/Circ.1054, section 9

Autorizzazione di esercizio per aircraft

## Permit to Operate WIG Craft

Un permesso per operare deve essere rilasciato dall'amministrazione per certificare la conformità con le disposizioni degli orientamenti provvisori per le imbarcazioni WIG.

MSC/Circ.1054, section 10

Controllo della rumorosità

## Noise Survey Report

Un rapporto di indagine del rumore deve essere effettuata per ogni nave, conformemente al codice dei livelli sonori a bordo delle navi.

Resolution A.468(XII), section 4.3

Battello Audace

# Libera Pratica

La preparazione dei documenti da presentare quando si arriva in un porto è un altro lavoro molto delicato. Grazie alla FAL (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965), i paesi sottoscrittori della convenzione si adeguano alle direttive di questo strumento. La normativa, per un giusto approfondimento è riportata nella cartella della gestione dei documenti. Anche la CEE ha emesso le sue direttive, ma in genere fanno riferimento alla stessa FAL. La Direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità, regola questa pratica e può essere ricercata nel sito della UE, [Europa.eu](http://Europa.eu). La Fal, in sintesi dispone quando segue:

1) Le pubbliche Autorità per la loro custodia non devono richiedere, all'arrivo ed alla partenza delle navi cui si applica la convenzione FAL, nessun documento oltre a quelli riportati in seguito.

I documenti sono:

- Dichiarazione Generale - General Declaration - FAL Form 1
- Dichiarazione sul carico - Cargo Declaration - FAL Form 2
- Dichiarazione delle Provviste di Bordo - Ship's Stores Declaration - FAL Form 3
- Dichiarazione della paccottiglia equipaggio - Crew's Effects Declaration - FAL Form 4
- La lista dell'equipaggio - Crew List - FAL Form 5
- La lista dei Passeggeri - Passenger List - FAL Form 6
- Il manifesto delle merci pericolose - Dangerous Goods Manifest - FAL Form 7.
- Il documento richiesto dalla Convenzione Universale Postale per la corrispondenza.
- La Dichiarazione marittima di salute

Nella Dichiarazione Generale, le autorità pubbliche non devono richiedere più dei seguenti dati:

Nome, tipo e numero IMO della nave.

L'indicativo di chiamata

Nazionalità della nave

Notizie di registro

Notizie di stazza

Nome del Comandante

Nome ed indirizzo dell'Agente

Breve descrizione del carico

Numero dei membri dell'equipaggio

Numero dei passeggeri

Brevi note del viaggio.

L'ora e la data di arrivo e la data di partenza

L'ormeggio

Richieste della nave per il servizio di smaltimento di liquami e residui

Ultimo porto di approdo e prossimo porto di destinazione.

# Libera Pratica

Nella dichiarazione del carico, le autorità pubbliche non devono richiedere più dei seguenti dati:

## a. All'arrivo:

- Nome, tipo e numero IMO della nave.
- L'indicativo di chiamata
- Nazionalità della nave
- Il nome del comandante
- Il porto di caricazione
- Porto dove è stata fatta la registrazione
- Quando opportuno, identificazione dei container, marca e numero, numero e tipo di collo, quantità e descrizione del carico o, se rilevabile, il codice HS.
- Numero dei documenti del carico da scaricare
- Porto di destinazione della merce in transito.
- Porto di origine di merci in servizio multimodale o come risulta dalle polizze di carico.

## b. Alla partenza

- Nome, tipo e numero IMO della nave.
- L'indicativo di chiamata
- Nazionalità della nave
- Il nome del comandante
- Porti di scarica  
relativi alle merci imbarcate. identificazione dei container, marca e numero, numero e tipo di collo, quantità e descrizione della merce.
- Numero dei documenti del carico imbarcato.



La Dichiarazione delle provviste di bordo deve essere il documento di riferimento all'arrivo ed alla partenza relativo alle provviste di bordo

La Dichiarazione della paccottiglia dell'equipaggio deve essere il riferimento per le autorità sulla paccottiglia. Essa non deve essere richiesta in partenza.

Per quanto riguarda l'arrivo di una nave in porto, le autorità pubbliche non possono esigere più di:

- 5 copie della dichiarazione generale
- 4 copie della dichiarazione di carico
- 4 copie della Dichiarazione delle provviste di bordo
- 2 copie della Dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio "
- 4 copie del "Ruolo dell'equipaggio
- 4 copie della lista dei passeggeri
- 1 copia del manifesto delle merci pericolose
- 1 copia della Dichiarazione Marittima di Sanità.

Nei confronti di una nave in partenza dal porto, le autorità pubbliche non possono esigere più di:

- 5 copie della dichiarazione generale
- 4 copie della dichiarazione di carico
- 3 copie della Dichiarazione delle provviste di bordo
- 2 copie del "Ruolo dell'equipaggio
- 2 copie della lista dei passeggeri
- 1 copia del manifesto delle merci pericolose.

## Libera Pratica

Nella Lista dell'equipaggio, le autorità pubbliche non devono richiedere più dei seguenti dati:

Nome e numero IMO della nave  
Nazionalità della nave  
Identificativo di chiamata  
Cognome  
Nome  
Nazionalità  
Grado a bordo o qualifica  
Città e data di nascita  
Tipo e numero del documento di identificazione  
Porto e data d'arrivo  
Ultimo porto scalato.

Nella lista Passeggeri le autorità pubbliche non devono richiedere più dei seguenti dati

Nome e numero IMO della nave  
Nazionalità della nave  
Identificativo di chiamata  
Cognome  
Nome  
Nazionalità  
Città e data di nascita  
Tipo e numero del documento di identificazione  
Porto d'imbarco  
Porto di destinazione  
Porto e data di arrivo della nave  
Passeggero in transito o meno.

Nel Manifesto delle merci pericolose le Autorità Pubbliche non possono chiedere più dei seguenti dati

- Nome della nave
- Identificativo di chiamata
- Numero IMO
- Nazionalità della nave
- Nome del Comandante
- Viaggio di riferimento
- Porto d'imbarco
- Porto di scarico
- Agente della nave
- Numero di riferimento
- Marca e numero
- ! container ID No(s).
- ! vehicle Reg. No(s).
- Numero e tipo di colli
- Nome specifico
- Classe
- Numero UN
- Tipo d'imballaggio
- Rischi supplementari
- Punto di infiammabilità
- Contaminatore marino
- Peso – lordo e netto
- EmS

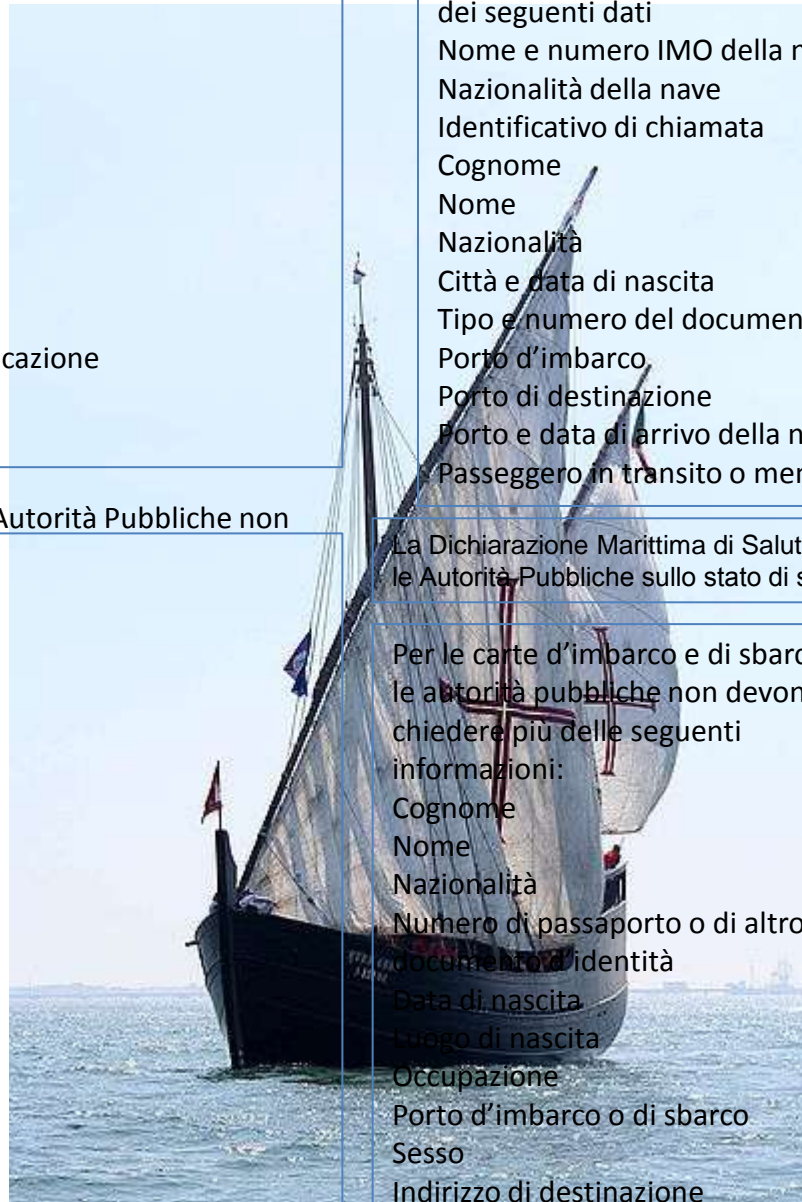
La Dichiarazione Marittima di Salute deve essere il documento di riferimento per le Autorità Pubbliche sullo stato di salute a bordo durante il viaggio ed all'arrivo.

Per le carte d'imbarco e di sbarco le autorità pubbliche non devono chiedere più delle seguenti informazioni:

Cognome  
Nome  
Nazionalità  
Numero di passaporto o di altro documento d'identità  
Data di nascita  
Luogo di nascita  
Occupazione  
Porto d'imbarco o di sbarco  
Sesso  
Indirizzo di destinazione  
Firma.

Nel documento d'identificazione del marittimo le pubbliche autorità non possono richiedere più dei seguenti dati:

Cognome  
Nome  
Data e luogo di nascita  
Nazionalità  
Caratteristiche fisiche  
Fotografia  
Firma  
Data di scadenza  
Pubblica autorità di rilascio.



## Gestione dei consumi

La nave per navigare ha bisogno di tutto. In genere esiste un apposito ufficio presso le società armatrici che programma tutte le forniture di qualsiasi genere, ma non è raro che il capitano deve ricercare sul mercato materiali di consumo urgenti. In ogni caso deve controllare i registri dei consumi e periodicamente inoltrare richieste all'armatore, assicurandosi di non trovarsi mai in difficoltà per esaurimento delle scorte per i consumi più importanti. Nella necessità i primi referenti per l'assistenza sono le agenzie marittime ed i fornitori navali presenti in quasi tutti i porti. Fare un elenco delle possibili esigenze è improponibile perché significherebbe inventariare qualsiasi cosa esiste sul mercato. Per una rassegna molto generica dividiamo le necessità secondo la classica suddivisione delle tre sezioni di bordo, tenendo presente che i consumi si differenziano di molto a seconda della tipologia della nave:

### Consumi di coperta

**Cala del nostromo** : Dalla gomina allo spago; cavi di acciaio; ogni genere di prodotti che servono per la pitturazione; cate-ne e catenelle; materiali per il rizzaggio del carico; dotazioni per le lance di salvataggio; materiali per la pulizia dei ponti; mate-riali per l'emergenza; materiale per la manutenzione delle attrezzature di salvataggio e di coperta; ogni tipo di bandiera; materiali per la sicurezza del lavoro a bordo.

**Ponte di Comando:** Tutte le idrografie ed i documenti nautici per la navigazione, con cura di richiedere sempre gli aggiornamenti

**Farmacia:** curare la dotazione dei farmaci previsti dalle norme internazionali, control-lando la scadenza dei medicinali. Per le tabelle di dotazione e la normativa a tutela della salute

### Consumi di macchina

**Deposito di macchina:** è rifornito di tutti i materiali necessari alla manutenzione, alla pulizia e alla lubrificazione di tutti gli impianti di bordo.

**Bunkeraggio:** è l'operazione per rifornire la nave dei combustibili necessari per il viaggio. Questo è uno dei compiti più delicati del D.M. **Questa operazione mette spesso in contrasto il Com.te ed il D.M. perché i combustibili sottraggono disponibilità di pesi per il carico. Ovviamente fare troppo spesso rifornimento comporta dei costi eccessivi, ma anche esagerare nelle scorte comporta una perdita di guadagno per la nave.** E' evidente che i combustibili pesanti e leggeri e gli oli lubrificanti rappresentano i consumi di gran lunga più onerosi e considerevoli per la nave.

**Deposito elettricista:** è fornito di ogni genere di materiale necessario per la manutenzione, pulizia e riparazione di tutta la rete elettrica di bordo. Con il progredire della tecnologia aumenta la necessità anche di materiale elettronico.

**Deposito frigorista:** conserva tutto il materiale per la condotta e manutenzione degli impianti frigoriferi e dell'aria condizionata.

**Deposito dei pezzi di rispetto:** questo deposito contiene i pezzi di ricambio di cui la nave deve essere fornita secondo la normativa internazionale e la esperienza dell'ufficio tecnico e delle ditte fornitrici degli impianti di ogni tipo.

**Archivio dei manuali, dei disegni e delle monografie:** è la raccolta di tutti i documenti necessari per la conoscenza e l'uso di qualsiasi impianto di bordo.

### Consumi di camera e cucina

Questi consumi sono legati alla consistenza dello equipaggio. Sulle navi da carico sia le dotazioni per il servizio degli alloggi e locali ricreativi e sia le provviste per la sussistenza non sono eccessive, ma tutto cambia per le navi passeggeri dove le quantità di materiali e consumi per queste sezioni diventano esagerate. Ma su questo particolare tipo di nave esiste una organizzazione molto efficiente ed efficace, con personale specializzato.