

II

(Atti non legislativi)

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2012/48/UE DELLA COMMISSIONE

del 10 dicembre 2012

che modifica gli allegati della direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna

LA COMMISSIONE EUROPEA,

classificazione a norma dell'articolo 10 della direttiva 2006/87/CE è opportuno introdurre i necessari emendamenti all'allegato VII della direttiva 2006/87/CE.

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 20, paragrafo 1, primo comma, prima frase,

- (5) Le misure di cui alla presente direttiva sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 7 della direttiva 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, sul riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna ⁽⁵⁾,

considerando quanto segue:

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

(1) Dopo l'adozione della direttiva 2006/87/CE nel dicembre 2006, sono stati adottati degli emendamenti al regolamento di ispezione delle navi sul Reno ai sensi dell'articolo 22 della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2006/87/CE.

Articolo 1

La direttiva 2006/87/CE è modificata come segue:

(2) È opportuno assicurare che il certificato comunitario di navigazione interna e il certificato navale rilasciato in conformità al regolamento di ispezione delle navi sul Reno siano rilasciati sulla base di requisiti tecnici che garantiscano un livello di sicurezza equivalente.

1) l'allegato II della direttiva 2006/87/CE è modificato in conformità all'allegato I della presente direttiva;

2) l'allegato VII della direttiva 2006/87/CE è modificato in conformità all'allegato II della presente direttiva;

(3) Per evitare distorsioni della concorrenza e livelli di sicurezza diversi, è necessario che le modifiche alla direttiva 2006/87/CE entrino in vigore il più rapidamente possibile.

3) l'allegato IX della direttiva 2006/87/CE è modificato in conformità all'allegato III della presente direttiva.

(4) In seguito all'adozione delle decisioni di esecuzione della Commissione 2012/64/UE ⁽²⁾, 2012/65/UE ⁽³⁾ e 2012/66/UE ⁽⁴⁾ sull'approvazione dei tre organismi di

Articolo 2

Gli Stati membri aventi le vie navigabili interne di cui all'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2006/87/CE, adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 1° dicembre 2013. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

⁽¹⁾ GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 33 del 4.2.2012, pag. 6.

⁽³⁾ GU L 33 del 4.2.2012, pag. 7.

⁽⁴⁾ GU L 33 del 4.2.2012, pag. 8.

⁽⁵⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 29.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono accompagnate da tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri che hanno vie navigabili interne ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2006/87/CE, sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 10 dicembre 2012

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

L'allegato II della direttiva 2006/87/CE è così modificato:

1) l'articolo 1.01 è così modificato:

a) i punti 97, 97 bis e 97 ter sono sostituiti dai seguenti:

«97. "organismo di classificazione": un organismo di classificazione che è stato autorizzato in conformità ai criteri e alle procedure di cui all'allegato VII;

97 bis "Luci di navigazione": luce proveniente dai fari di segnalazione per indicare la presenza di navi;

97 ter "Segnali luminosi": luce utilizzata ad integrazione di segnali visivi o acustici;»

b) sono aggiunti i punti seguenti:

«106. "esperto": soggetto che l'autorità competente o un'istituzione autorizzata riconosce in possesso delle conoscenze specialistiche del settore di pertinenza in base alla sua formazione ed esperienza professionale, avente piena dimestichezza con le norme e regolamenti pertinenti e le norme tecniche generalmente riconosciute (ad esempio le norme EN, la legislazione pertinente, le norme tecniche di altri Stati membri dell'Unione europea) e in grado di esaminare e fornire una consulenza tecnica su sistemi e impianti pertinenti;

107. "persona competente": soggetto che ha acquisito una conoscenza sufficiente del settore di pertinenza in base alla sua formazione ed esperienza professionale, avente sufficiente dimestichezza con le norme e i regolamenti pertinenti e le norme tecniche generalmente riconosciute (ad esempio le norme EN, la legislazione pertinente, le norme tecniche di altri Stati membri dell'Unione europea) e in grado di valutare la sicurezza operativa dei sistemi e degli impianti pertinenti.»

2) all'articolo 2.01, paragrafo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) un esperto di nautica titolare di licenza per la conduzione di navi adibite alla navigazione interna, che autorizza il titolare a condurre l'imbarcazione da ispezionare.»

3) all'articolo 3.02, paragrafo 1, il primo comma della lettera b) è sostituito dal seguente:

«b) Nel caso di ispezione ai sensi dell'articolo 2.09, lo spessore minimo delle lamiere del fasciame del fondo, del ginocchio e delle fiancate delle navi in acciaio è dato dal maggiore dei valori ottenuti dalle seguenti formule:»;

4) il titolo dell'articolo 6.09 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6.09

Collaudo»;

5) all'articolo 7.05 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le luci di navigazione, i loro alloggiamenti e accessori recano il marchio di omologazione previsto dalla direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo. (*);

(*) GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.»

6) all'articolo 7.06 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli impianti di navigazione radar e gli indicatori della velocità di accostata soddisfano i requisiti stabiliti all'allegato IX parte I e parte II. La conformità ai suddetti requisiti è stabilita dall'omologazione rilasciata dall'autorità competente. Il dispositivo interno *Electronic Chart Display Information System* (in appresso "ECDIS") che può funzionare in modo navigazione è considerato impianto di navigazione radar.

Sono rispettati i requisiti relativi all'installazione e al controllo del funzionamento degli impianti radar, dei sistemi di navigazione e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati nelle navi adibite alla navigazione interna, stabiliti all'allegato IX, parte III.

La Commissione europea pubblica il registro degli impianti di navigazione radar e degli indicatori di velocità di accostata autorizzati a norma dell'allegato IX, o sulla base di omologazioni riconosciute equivalenti.»;

7) all'articolo 8.01, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. I serbatoi sotto pressione necessari per il funzionamento della nave sono controllati da un esperto che ne verifica la sicurezza ai fini del funzionamento:

- a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;
- b) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione; e
- c) periodicamente, almeno ogni cinque anni.

L'ispezione prevede una verifica interna e una esterna. I serbatoi ad aria compressa il cui interno non può essere adeguatamente ispezionato o le cui condizioni non possono essere verificate con chiarezza nel corso dell'ispezione interna, devono essere sottoposti ad un ulteriore controllo non distruttivo o ad una prova di pressione idraulica.

L'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.

Gli altri impianti che richiedono un controllo periodico, in particolare caldaie, altri serbatoi sotto pressione e i relativi accessori, nonché gli ascensori, sono conformi alla normativa vigente in uno degli Stati membri dell'Unione.»;

8) all'articolo 10.02, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. In conformità alle disposizioni di sicurezza della navigazione in vigore negli Stati membri, a bordo sono presenti almeno le seguenti dotazioni:

- a) impianto di radiotelefonia;
- b) apparecchi e dispositivi per trasmettere segnali visivi e acustici o per segnalare la presenza della nave;
- c) luci sostitutive, indipendenti dalla rete di bordo, per i fanali regolamentari di ormeggio.

Devono essere presenti inoltre i recipienti seguenti:

- a) un recipiente contrassegnato per i rifiuti domestici;
- b) recipienti separati, contrassegnati, provvisti di coperchio sigillato, in acciaio o altro materiale solido e non infiammabile, di dimensioni adeguate, in grado di contenere almeno 10 litri, per la raccolta di
 - aa) strofinacci impregnati di residui oleosi;
 - bb) rifiuti solidi pericolosi o inquinanti;
 - cc) rifiuti liquidi pericolosi o inquinanti,
 - e, nella misura in cui possono presentarsi, per la raccolta di
 - dd) fanghi e residui;
 - ee) altri rifiuti oleosi o di grasso.»;

9) l'articolo 10.03 è così modificato:

a) al paragrafo 1, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«A bordo è presente almeno un estintore portatile in conformità alla norma europea EN 3-7: 2007 ed EN 3-8: 2007 in ciascuno dei luoghi seguenti.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Per quanto riguarda gli estintori portatili di cui al paragrafo 1 possono essere utilizzati solo estintori a polvere il cui contenuto è pari almeno a 6 kg o altri estintori portatili della stessa capacità di estinzione. Gli estintori sono in grado di spegnere fuochi delle classi A, B e C.

A titolo di deroga sulle navi prive di impianti a gas liquefatto, sono consentiti gli estintori a schiuma polverizzata che utilizzano schiuma formante un velo acquoso anticongelamento fino a -20°C , anche se non sono idonei per fuochi della classe C. Gli estintori devono avere una capacità minima di 9 litri.

Devono essere tutti in grado di spegnere fuochi in impianti elettrici fino a 1 000 V.»;

c) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Gli estintori portatili sono controllati almeno ogni due anni da una persona competente. Sull'estintore viene apposta un'etichetta che comprova l'ispezione, firmata dalla persona competente che ha effettuato il controllo e indicante la data in cui esso è avvenuto.»;

10) all'articolo 10.03 *bis* i paragrafi 6, 7 e 8 sono sostituiti dai seguenti:

«6. I sistemi sono controllati da un esperto:

- a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;
- b) prima di essere reimmessi in servizio dopo essere stati attivati;
- c) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e
- d) periodicamente, almeno ogni due anni.

Le ispezioni di cui alla lettera d) possono anche essere effettuate da una persona competente di un'impresa specializzata nei sistemi antincendio.

7. Nel corso del controllo di cui al paragrafo 6, l'esperto o la persona competente verifica la conformità dei sistemi ai requisiti del presente paragrafo.

Il controllo comprende almeno:

- a) l'ispezione esterna di tutto il sistema;
- b) la prova funzionale dei sistemi di sicurezza e degli ugelli;
- c) la prova funzionale dei serbatoi in pressione e del sistema di pompaggio.

8. L'esperto o la persona competente redige e firma un attestato di ispezione, indicando la data del controllo.»;

11) all'articolo 10.03 *ter*, paragrafo 9, le lettere b), c) ed e) sono sostituite dalle seguenti:

«b) Il sistema è controllato da un esperto:

- aa) prima di essere messo in servizio per la prima volta;
- bb) prima di essere reimmesso in servizio dopo essere stato attivato;
- cc) prima di essere rimessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e
- dd) periodicamente, almeno ogni due anni.

Le ispezioni di cui alla lettera dd) possono anche essere effettuate da una persona competente di un'impresa specializzata nei sistemi antincendio.

- c) Nel corso del controllo l'esperto o la persona competente verifica la conformità del sistema ai requisiti del presente articolo.»

«e) L'esperto o la persona competente redige e firma un attestato di ispezione, indicando la data del controllo.»;

12) l'articolo 11.02 è così modificato:

- a) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. I bordi esterni dei ponti e dei ponti laterali sono provvisti di impavesate di un'altezza minima di 0,90 m o di un parapetto continuo in conformità alla norma europea EN 711: 1995. I posti di lavoro che presentano un rischio di caduta da più di 1 m sono provvisti di impavesate o di mastre di un'altezza minima di 0,90 m o di un parapetto continuo in conformità alla norma europea EN 711: 1995. Quando i parapetti dei ponti laterali non sono fissi,

- a) viene inoltre assicurato un corrimano continuo da 0,02 a 0,04 m di diametro alla mastra a un'altezza da 0,7 a 1,1 m; e

- b) nel punto in cui inizia il ponte laterale vengono apposti segnali, in posizioni dove siano chiaramente visibili, di almeno 15 cm di diametro, in conformità all'appendice I, figura 10.

In assenza di mastra, viene installato un parapetto fisso.»;

- b) sono inseriti i seguenti paragrafi:

«4 bis In deroga al paragrafo 4, nel caso di chiatte e barconi privi di locali, non sono necessari impavesate o parapetti quando:

- a) sono stati installati guardapiedi ai bordi dei ponti e dei ponti laterali;

- b) sono stati fissati dei corrimano alle mastre a norma del paragrafo 4 bis; e

- c) quando sul ponte siano stati apposti segnali, in posizioni chiaramente visibili, di almeno 15 cm di diametro, in conformità all'appendice I, figura 10.

4 ter In deroga al paragrafo 4, nel caso di navi con ponte liscio o ponte a cassa, non è richiesto che vengano fissati parapetti direttamente sul bordo esterno dei ponti o dei ponti laterali, quando:

- a) il corridoio passa sopra il ponte liscio, circondato da parapetti fissi in conformità alla norma EN 711: 1995; e

- b) in conformità all'appendice I, figura 10, sono stati apposti segnali, di almeno 15 cm di diametro, in posizioni chiaramente visibili, nei punti di passaggio verso le aree non protette dai parapetti.»;

- c) è inserito il seguente paragrafo 6:

«6. I paragrafi 4, 4 bis e 4 ter sono requisiti temporanei a norma dell'articolo 1.06 e restano in vigore fino al 1° dicembre 2016.»;

13) l'articolo 11.04 è così modificato:

- a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Fino a un'altezza di 0,90 m sopra il ponte laterale, l'ampiezza libera del ponte laterale può essere ridotta fino a 0,50 m a condizione che, al di sopra, l'ampiezza libera fra il bordo esterno dello scafo e il bordo interno della stiva sia di almeno 0,65 m.»;

b) è inserito il seguente paragrafo 4:

«4. Il paragrafo 2 è un requisito temporaneo a norma dell'articolo 1.06 e resta in vigore fino al 1° dicembre 2016.»;

14) l'articolo 11.12 è così modificato:

a) i paragrafi 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

«6. Le gru sono controllate da un esperto:

- a) prima di essere messe in servizio per la prima volta;
- b) prima di essere reimmesse in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e
- c) periodicamente, almeno ogni dieci anni.

Nel corso di tale ispezione la prova dell'adeguatezza sotto il profilo della robustezza e della stabilità viene comprovata mediante una prova di calcolo e una prova di carico a bordo.

Per le gru il cui carico utile di sicurezza non supera i 2 000 kg, l'esperto può decidere che la prova di calcolo può essere sostituita, in tutto o in parte, da una prova effettuata con un carico pari a 1,25 volte il carico utile di sicurezza su tutto il campo di manovra.

L'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.

7. Le gru devono essere controllate periodicamente, almeno ogni dodici mesi, da una persona competente. In tale occasione se ne stabilirà lo stato di sicurezza con un'ispezione diretta e un controllo del funzionamento.

La persona competente che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.»;

b) il paragrafo 8 è soppresso;

c) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:

«10. Si tengono a bordo le istruzioni per l'uso del fabbricante che contengono almeno le seguenti informazioni:

- a) campo di manovra e funzione dei comandi;
- b) massimo carico utile di sicurezza ammissibile in funzione dello sbraccio;
- c) inclinazione massima ammissibile della gru;
- d) avvertenze per il montaggio e la manutenzione;
- e) caratteristiche tecniche generali.»;

15) l'articolo 14.13 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14.13

Collaudo

Gli impianti a gas liquefatto sono controllati da un esperto che ne verifica la conformità ai requisiti del presente capo:

- a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;
- b) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e

c) a ogni rinnovo dell'attestato di cui all'articolo 14.15.

L'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data. Una copia dell'attestato di ispezione viene trasmessa alla commissione di ispezione.»;

16) il titolo dell'articolo 14.14 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14.14

Condizioni delle prove»;

17) all'articolo 14.15, paragrafo 3, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«In via eccezionale, su richiesta motivata del proprietario della nave o del suo rappresentante, la commissione di ispezione può prorogare di 3 mesi al massimo la validità dell'attestato senza procedere al collaudo di cui all'articolo 14.13. Tale proroga è annotata nel certificato comunitario.»;

18) all'articolo 15.02, il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. Le paratie che separano le sale macchine dalle zone passeggeri o dai locali per il personale di bordo e l'equipaggio sono sprovviste di porte.»;

19) l'articolo 15.03 è così modificato:

a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Il momento di sbandamento dovuto alla pressione del vento (M_w) è calcolato come segue:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot (l_w + T/2) [\text{kNm}]$$

dove:

p_w = la pressione del vento specifica di 0,25 kN/m²;

A_w = piano laterale della nave al di sopra del piano di immersione in base alla condizione di carico considerata in [m²];

l_w = distanza del centro di gravità del piano laterale A_w dal piano di immersione in base alla condizione di carico considerata in [m].

Nel calcolo del piano laterale, si deve tener conto dello spazio chiuso da tende e altre installazioni mobili previsto sul ponte.»;

b) al paragrafo 9, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Per la compartimentazione 1 le paratie possono essere considerate intatte se la distanza tra due paratie adiacenti è maggiore della lunghezza del danno. Le paratie longitudinali poste a una distanza inferiore a B/3 rispetto allo scafo, misurata perpendicolarmente alla linea centrale dal fasciame all'immersione massima non sono prese in considerazione ai fini del calcolo. Una rientranza della paratia in una paratia trasversale più lunga di 2,50 m è considerata una paratia longitudinale.»;

20) l'articolo 15.06 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. I locali per i passeggeri:

a) sono situati, su tutti i ponti, a poppa dietro al piano della paratia di collisione e, se sono sotto il ponte di compartimentazione, davanti al piano della paratia del gavone di poppa;

- b) sono separati dalle sale macchine e dai locali caldaie in maniera stagna al gas;
- c) sono disposti in modo tale da non essere attraversati dalle linee di visione in conformità all'articolo 7.02.

Le zone del ponte che sono chiuse da tende o altre installazioni mobili non solo nella parte superiore ma anche sui lati, in tutto o in parte, devono soddisfare gli stessi requisiti dei locali passeggeri coperti.»;

- b) il paragrafo 15 è sostituito dal seguente:

«15. Le sovrastrutture o le loro coperture consistenti in vetri panoramici e gli spazi chiusi creati da tende o installazioni mobili simili e le loro sottostrutture, sono progettati e costruiti unicamente con materiali che, in caso di incidente, riducano al massimo i rischi di lesioni alle persone a bordo.»;

- 21) l'articolo 15.11 è così modificato:

- a) il paragrafo 2, lettera a), è sostituito dal seguente:

«2. Le paratie divisorie

- a) tra i locali sono progettate secondo le seguenti tabelle:

- aa) tabella relativa alle paratie divisorie tra locali in cui non sono installati impianti pressurizzati a sprinkler a norma dell'articolo 10.03 bis

Locali	Centri di comando	Vani scale	Punti di riunione	Sale di ritrovo	Sale macchine	Cucine	Magazzini
Centri di comando	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A30	A60	A60	A30/A60 ⁽⁵⁾
Vani scale		—	A0	A30	A60	A60	A30
Punti di riunione			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A30/A60v ⁽⁵⁾
Sale di ritrovo				—/A0/B15 ⁽³⁾	A60	A60	A30
Sale macchine					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Cucine						A0	A30/B15 ⁽⁶⁾
Magazzini							—

⁽¹⁾ Le paratie divisorie tra i centri di comando e i punti di riunione interni sono di tipo A0, mentre quelle con i punti di riunione esterni sono solo di tipo B15.

⁽²⁾ Le paratie divisorie tra le sale di ritrovo e i punti di riunione interni sono di tipo A30, mentre quelle con i punti di riunione esterni sono solo di tipo B15.

⁽³⁾ Le paratie divisorie tra le cabine, le paratie divisorie tra le cabine e i corridoi e le paratie divisorie verticali che separano le sale di ritrovo a norma del paragrafo 10 sono conformi al tipo B15, e al tipo B0 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler. Le paratie divisorie tra le cabine e le sale sauna sono conformi al tipo A0, e al tipo B15 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler.

⁽⁴⁾ Le paratie divisorie tra le sale macchine a norma dell'articolo 15.07 e dell'articolo 15.10, paragrafo 6, sono conformi al tipo A60; negli altri casi sono conformi al tipo A0.

⁽⁵⁾ Le paratie divisorie tra i magazzini dove sono conservati liquidi infiammabili e i centri di comando e i punti di riunione sono conformi al tipo A60, e al tipo 30 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler.

⁽⁶⁾ B15 è sufficiente per le paratie divisorie tra le cucine, da un lato, e le celle frigorifere e le dispense, dall'altro.

- bb) tabella relativa alle paratie divisorie tra locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler a norma dell'articolo 10.03 bis

Locali	Centri di comando	Vani scale	Punti di riunione	Sale di ritrovo	Sale macchine	Cucine	Magazzini
Centri di comando	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A0	A60	A30	A0/A30 ⁽⁵⁾
Vani scale		—	A0	A0	A60	A30	A0
Punti di riunione			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A30	A0/A30 ⁽⁵⁾

Locali	Centri di comando	Vani scale	Punti di riunione	Sale di ritrovo	Sale macchine	Cucine	Magazzini
Sale di ritrovo				—/B15/ B0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Sale macchine					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Cucine						—	A0/B15 ⁽⁶⁾
Magazzini							—

⁽¹⁾ Le paratie divisorie tra i centri di comando e i punti di riunione interni sono di tipo A0, mentre quelle con i punti di riunione esterni sono solo di tipo B15.

⁽²⁾ Le paratie divisorie tra le sale di ritrovo e i punti di riunione interni sono di tipo A30, mentre quelle con i punti di riunione esterni sono solo di tipo B15.

⁽³⁾ Le paratie divisorie tra le cabine, le paratie divisorie tra le cabine e i corridoi e le paratie divisorie verticali che separano le sale di ritrovo a norma del paragrafo 10 sono conformi al tipo B15, e al tipo B0 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler. Le paratie divisorie tra le cabine e le sale sauna sono conformi al tipo A0, e al tipo B15 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler.

⁽⁴⁾ Le paratie divisorie tra le sale macchine a norma dell'articolo 15.07 e dell'articolo 15.10, paragrafo 6, sono conformi al tipo A60; negli altri casi sono conformi al tipo A0.

⁽⁵⁾ Le paratie divisorie tra i magazzini dove sono conservati liquidi infiammabili e i centri di comando e i punti di riunione sono conformi al tipo A60, e al tipo 30 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler.

⁽⁶⁾ B15 è sufficiente per le paratie divisorie tra le cucine, da un lato, e le celle frigorifere e le dispense, dall'altro.»

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le soffittature e i rivestimenti delle pareti, comprese le relative strutture di sostegno, delle sale di ritrovo non dotate di un impianto pressurizzato a sprinkler a norma dell'articolo 10.03 bis sono costruiti con materiali non combustibili, fatta eccezione per le relative superfici, che sono almeno ad infiammabilità ritardata. La prima frase non si applica alle saune.»

c) è inserito il seguente paragrafo 7 bis:

«7 bis Le tende e le installazioni mobili simili che servono a riparare in tutto o in parte le zone del ponte e le loro strutture di sostegno sono almeno ad infiammabilità ritardata.»

22) l'articolo 22 bis.04 è sostituito dal seguente:

«Articolo 22 bis.04

Galleggiabilità e stabilità

1. Alle imbarcazioni di lunghezza superiore a 110 m, ad eccezione delle navi da passeggeri, si applicano i paragrafi da 2 a 10.

2. I valori di base per il calcolo della stabilità — dislocamento a nave scarica e centro di gravità — sono determinati effettuando un esperimento in pendenza eseguito in conformità all'allegato I della risoluzione IMO MSC 267 (85).

3. Il richiedente dimostra, mediante un calcolo basato sul metodo per sottrazione di carena che la galleggiabilità e la stabilità della nave sono adeguate in caso di allagamento. Tutti i calcoli sono effettuati lasciando libero il galleggiante di inclinarsi longitudinalmente e di immergersi.

La galleggiabilità e la stabilità sufficienti della nave in caso di allagamento sono dimostrate con un carico corrispondente alla massima immersione ed equamente distribuito tra tutte le stive, con il massimo delle scorte e con il pieno di combustibile.

Per i carichi diversificati, il calcolo della stabilità viene effettuato nelle condizioni di carico più sfavorevoli. Questo calcolo di stabilità viene effettuato a bordo.

A tal fine la prova matematica di sufficiente stabilità è effettuata sia per le fasi intermedie di allagamento (25 %, 50 % e 75 % di allagamento e, se del caso, per la fase immediatamente precedente l'equilibrio trasversale) che per la fase finale di allagamento, nelle condizioni di carico specificate sopra.

4. Per le situazioni di avaria si assumono i valori seguenti:

a) dimensioni della falla laterale:

estensione longitudinale: minimo 0,10 L

estensione trasversale: 0,59 m

estensione verticale: dal fondo verso l'alto senza limitazione;

b) dimensioni della falla sul fondo:

estensione longitudinale: minimo 0,10 L

estensione trasversale: 3,00 m

estensione verticale: dalla base fino a 0,39 m, escluso il pozzo di sentina;

c) tutte le paratie situate nella zona interessata dalla falla sono considerate danneggiate e la distribuzione di tali paratie è pertanto studiata in modo da garantire la galleggiabilità dopo l'allagamento di due o tre compartimenti contigui, posti sulla stessa linea longitudinale. Per quanto riguarda la sala macchine principale, è preso in considerazione un solo compartimento, vale a dire che si considerano intatte le paratie che delimitano le estremità della sala macchine.

Nel caso di avaria localizzata sul fondo della nave, si considerano allagati anche i compartimenti trasversali allo scafo;

d) permeabilità

si assume una permeabilità del 95 %.

Se tramite prova di calcolo la permeabilità media di un compartimento risulta inferiore al 95 %, può essere assunto invece tale valore.

I valori utilizzati non devono essere inferiori a:

— sale macchine e locali di servizio: 85 %,

— stive di carico: 70 %,

— doppi fondi, serbatoi per il combustibile, cisterne di zavorra ecc., a seconda che tali serbatoi, in base alla loro destinazione, debbano essere considerati pieni o vuoti, affinché il galleggiamento sia garantito alla massima immersione ammissibile: 0 o 95 %;

e) il calcolo dell'effetto della superficie libera nelle fasi intermedie di allagamento si basa sulla superficie lorda dei compartimenti in avaria.

5. Per tutte le fasi intermedie di allagamento di cui al paragrafo 3 sono soddisfatti i seguenti criteri:

a) l'angolo di sbandamento φ nella posizione di equilibrio della fase intermedia in questione non deve superare 15° (5° quando i container non sono messi in sicurezza);

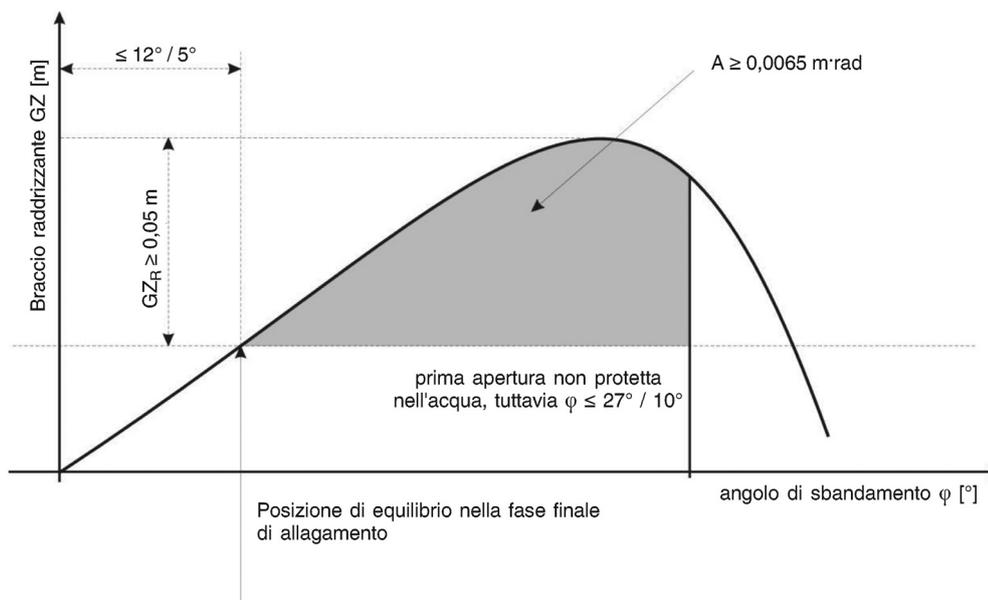
b) oltre allo sbandamento nella posizione di equilibrio della fase intermedia in questione, la parte positiva della curva del braccio raddrizzante mostra un valore del braccio raddrizzante di $GZ \geq 0,02$ m (0,03 m quando i container non sono messi in sicurezza) anteriormente all'immersione della prima apertura non protetta o prima che sia raggiunto un angolo di sbandamento φ di 27° (15° quando i container non sono messi in sicurezza);

c) le aperture non a tenuta stagna non sono immerse prima che sia stato raggiunto lo sbandamento nella posizione di equilibrio della fase intermedia in questione.

6. Durante la fase finale di allagamento, sono soddisfatti i seguenti criteri:

a) il bordo inferiore di qualsiasi apertura non a tenuta stagna (ad esempio porte, finestre, portelli d'accesso) si trova ad almeno 0,10 m sopra la linea di galleggiamento danneggiata;

- b) l'angolo di sbandamento φ nella posizione di equilibrio non deve superare 12° (5° quando i container non sono messi in sicurezza);
- c) oltre allo sbandamento nella posizione di equilibrio della fase intermedia in questione, la parte positiva della curva del braccio raddrizzante mostra un valore del braccio raddrizzante di $GZ \geq 0,05$ m e l'area sotto la curva raggiunge almeno $0,0065$ m.rad anteriormente all'immersione della prima apertura non protetta o prima che sia raggiunto un angolo di sbandamento φ di 27° (10° quando i container non sono messi in sicurezza);



- d) se delle aperture non a tenuta stagna vengono immerse prima che venga raggiunta la posizione di equilibrio, le sale che consentono l'accesso sono considerate allagate ai fini del calcolo della stabilità in avaria.
7. Se ci sono aperture di bilanciamento trasversale per ridurre l'allagamento asimmetrico, vengono soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) per il calcolo del bilanciamento trasversale si applica la risoluzione IMO A.266 (VIII);
- b) sono automatiche;
- c) non sono dotate di dispositivi di interruzione dell'erogazione;
- d) il tempo totale consentito per il riequilibrio non supera i 15 minuti.

8. Se le aperture attraverso le quali l'allagamento può estendersi anche ai compartimenti non danneggiati possono essere chiuse a tenuta stagna, i dispositivi di chiusura recano le seguenti istruzioni facilmente leggibili su entrambi i lati:

“chiudere immediatamente dopo il passaggio”.

9. La prova di calcolo di cui ai paragrafi da 3 a 7 si considera fornita se i calcoli di stabilità in situazione di avaria effettuati in base alla procedura di cui alla parte 9 delle regole allegate all'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile (in appresso “ADN”) hanno dato esito positivo.

10. Se necessario per soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3, il piano di massima immersione è nuovamente determinato.»;

23) all'articolo 22 bis.05, paragrafo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) sono costruite con un doppio scafo in conformità all'ADN, laddove alle navi da carico secco si applicano le sezioni da 9.1.0.91 a 9.1.0.95, e alle navi cisterna il paragrafo 9.3.2.11.7 e le sezioni da 9.3.2.13 a 9.3.2.15 o il paragrafo 9.3.3.11.7 e le sezioni da 9.3.3.13 a 9.3.3.15 della parte 9 dell'ADN;»

24) all'articolo 24.02, paragrafo 2, la tabella è sostituita dalla seguente:

a) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.05, paragrafo 1:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni
«7.05, paragrafo 1	Luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose	Possono sempre essere usate luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose che soddisfano i requisiti relativi al colore e all'intensità luminosa delle luci di navigazione e relativi all'ammissione di segnali luminosi per la navigazione sul Reno, a partire dal 30 novembre 2009.»;

b) sono inserite le seguenti voci per l'articolo 7.06, paragrafo 1:

«7.06, paragrafo 1	Impianto di navigazione radar autorizzato prima dell'1.1.1990.	Un impianto di navigazione radar autorizzato prima dell'1.1.1990 può essere installato e utilizzato fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario dopo il 31.12.2009, in ogni caso al più tardi fino al 31.12.2011, in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.
	Indicatori della velocità di accostata autorizzati prima dell'1.1.1990.	Gli indicatori della velocità di accostata autorizzati prima dell'1.1.1990 e che sono stati installati prima dell'1.1.2000, possono essere installati e utilizzati fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario dopo l'1.1.2015, in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.
	Impianto di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata omologati dopo l'1.1.1990	Un impianto di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata che sono stati autorizzati il 1° gennaio 1990 o successivamente a tale data, a norma dei requisiti minimi e delle condizioni di prova previsti per gli impianti radar utilizzati per la navigazione interna sul Reno e dei requisiti minimi e delle condizioni di prova previsti per gli indicatori della velocità di accostata utilizzati nella navigazione interna sul Reno possono continuare ad essere installati e utilizzati in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.»;

c) è inserita la seguente voce per l'articolo 10.02, paragrafo 1, seconda frase, lettera b):

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni
«10.02, paragrafo 1, seconda frase, lettera b)	Recipienti in acciaio o in altro materiale solido e non infiammabile, in grado di contenere almeno 10 litri	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario»;

d) le voci per gli articoli 11.02, paragrafo 4, e 11.04, paragrafo 2, sono sostituite dalle seguenti:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni
«11.02, paragrafo 4, prima frase	Attrezzatura del bordo esterno dei ponti, dei ponti laterali e dei posti di lavoro	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020
	Altezza dei battenti	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2035

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni
11.04, paragrafo 1	Ampiezza libera del ponte laterale	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2035, per imbarcazioni di larghezza superiore a 7,30 m
Paragrafo 2	Parapetti dal lato mare su navi di L < 55 m con locali solo a poppa	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020;

e) la voce per l'articolo 11.12 è sostituita dalla seguente:

«11.12, paragrafi 2, 4, 5 e 9	Targhetta del costruttore, dispositivi di protezione, certificati a bordo	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2015.»;
-------------------------------	---	--

f) le voci per l'articolo 15.03, paragrafi da 7 a 13, sono sostituite dalle seguenti:

«Paragrafi 7 e 8	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045
Paragrafo 9	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045
	Dimensioni verticali della falla sul fondo dell'imbarcazione	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045 N.S.T. applicabile alle navi con ponti a tenuta stagna su una distanza minima di 0,50 m e meno di 0,60 m dal fondo che hanno ottenuto un certificato comunitario o altra licenza di traffico anteriormente al 31.12.2005
	Compartimentazione 2	N.S.T
Paragrafi da 10 a 13	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045»;

g) la voce relativa all'articolo 15.06, paragrafo 1, lettera a), è sostituita dalla seguente:

«Articolo 15.06, paragrafo 1, primo comma	Zona passeggeri sotto il ponte di compartimentazione dietro la paratia di collisione e di fronte alla paratia del gavone di poppa.	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045
Articolo 15.06, paragrafo 1, secondo comma	Spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario»;

h) la voce per l'articolo 15.06, paragrafo 15, è sostituita dalla seguente:

«Paragrafo 15	Requisiti per spazi chiusi all'interno della sovrastruttura che consiste totalmente o in parte di finestre panoramiche.	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045
	Requisiti degli spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario»;

i) è inserita la seguente voce per il testo relativo all'articolo 15.11, paragrafo 7 bis:

«Paragrafo 7 bis	Spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario»;
------------------	--------------	---

25) la tabella di cui all'articolo 24.06, paragrafo 5, è così modificata:

a) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.05, paragrafo 1:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni	Valido per le imbarcazioni con certificato o altra licenza di navigazione anteriore alla data indicata
«7.05, paragrafo 1	Luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose	Possono sempre essere usate luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose che soddisfano i requisiti relativi al colore e all'intensità luminosa delle luci di navigazione e relativi all'ammissione di segnali luminosi per la navigazione sul Reno, a partire dal 30 novembre 2009.	1.12.2013»;

b) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.06, paragrafo 1:

«7.06, paragrafo 1	Impianto di navigazione radar autorizzato prima dell'1.1.1990.	Un impianto di navigazione radar autorizzato prima dell'1.1.1990 può essere installato e utilizzato fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario dopo il 31.12.2009, in ogni caso al più tardi fino al 31.12.2011, in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Indicatori della velocità di accostata autorizzati prima dell'1.1.1990.	Gli indicatori della velocità di accostata autorizzati prima dell'1.1.1990 e che sono stati installati prima dell'1.1.2000, possono essere installati e utilizzati fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario dopo l'1.1.2015, in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Impianto di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata autorizzati dopo l'1.1.1990	Un impianto radar e indicatori della velocità di accostata che sono stati autorizzati successivamente al 1° gennaio 1990 a norma dei requisiti minimi e delle condizioni di prova previsti per gli impianti radar utilizzati per la navigazione interna sul Reno e dei requisiti minimi e delle condizioni di prova previsti per gli indicatori della velocità di accostata utilizzati nella navigazione interna sul Reno, possono continuare ad essere installati e utilizzati in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.	1.12.2013»;

c) è inserita la seguente voce per l'articolo 10.02, paragrafo 1, seconda frase, lettera b):

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni	Valido per le imbarcazioni con certificato o altra licenza di navigazione anteriore alla data indicata
«Articolo 10.02, paragrafo 1, seconda frase, lettera b)	Recipienti in acciaio o in altro materiale solido e non infiammabile, in grado di contenere almeno 10 litri	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario	1.12.2013»;

d) sono inserite le seguenti voci per gli articoli 11.02, paragrafo 4 e 11.04, paragrafo 2:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni	Valido per le imbarcazioni con certificato o altra licenza di navigazione anteriore alla data indicata
«11.02, paragrafo 4, prima frase	Altezza di paratie e mastre e parapetti dal lato mare	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020	1.12.2013
	Altezza dei battenti	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2035	
11.04, paragrafo 2	Parapetti dal lato mare su navi di L < 55 m con locali solo a poppa	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020	1.12.2013»;

e) all'articolo 11.12 è inserita la voce seguente:

«11.12, paragrafi 2, 4, 5 e 9	Targhetta del costruttore, dispositivi di protezione, certificati a bordo	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2015.	1.12.2013»;
-------------------------------	---	--	-------------

f) le voci per l'articolo 15.03, paragrafi da 7 a 13, sono sostituite dalle seguenti:

«15.03, paragrafi 7 e 8	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013
paragrafo 9	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013
	Dimensioni verticali della falla sul fondo dell'imbarcazione	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045 N.S.T. applicabile alle navi con ponti a tenuta stagna su una distanza minima di 0,50 m e meno di 0,60 m dal fondo di navi che hanno ottenuto un certificato comunitario o altra licenza di traffico anteriormente al 31.12.2005	1.12.2013

	Compartimentazione 2	N.S.T.	
paragrafi da 10 a 13	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013»;

g) la voce per l'articolo 15.06, paragrafo 1, è sostituita dalla seguente:

«Articolo 15.06, paragrafo 1, primo comma	Zone passeggeri sotto il ponte di compartimentazione e di fronte alla paratia del gavone di poppa.	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013
Articolo 15.06, paragrafo 1, secondo comma	Spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario	1.12.2013»;

h) la voce per l'articolo 15.06, paragrafo 15, è sostituita dalla seguente:

«Paragrafo 15	Requisiti per spazi chiusi all'interno della sovrastruttura che consiste totalmente o in parte di finestre panoramiche.	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013
	Requisiti degli spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario	1.12.2013»;

i) è inserita la seguente voce per l'articolo 15.11, paragrafo 7:

«Paragrafo 7 bis	Spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario	1.12.2013»;
------------------	--------------	---	-------------

26) la tabella di cui all'articolo 24 bis.02, paragrafo 2, è così modificata:

a) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.05, paragrafo 1:

«7.05, paragrafo 1	Luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose	<p>Luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose che soddisfano</p> <ul style="list-style-type: none"> — i requisiti relativi al colore e all'intensità luminosa delle luci di navigazione e relativi all'ammissione di segnali luminosi per la navigazione sul Reno, a partire dal 30 novembre 2009 <p>oppure</p> <ul style="list-style-type: none"> — i corrispondenti requisiti di uno Stato membro a partire dal 30 novembre 2009 <p>possono essere sempre usate.»;</p>
--------------------	--	--

b) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.06, paragrafo 1:

«7.06, paragrafo 1	Impianti di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata	Gli impianti di navigazione radar e gli indicatori della velocità di accostata che sono stati autorizzati e installati ai sensi delle norme di uno Stato membro anteriormente al 31 dicembre 2012 possono continuare ad essere installati e utilizzati fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario successivamente al 31 dicembre 2018. Tali sistemi devono essere registrati nel certificato comunitario con il numero 52.
		Gli impianti di navigazione radar e gli indicatori della velocità di accostata che sono stati autorizzati a decorrere dal 1° gennaio 1990 ai sensi della normativa sui requisiti minimi e le condizioni di prova previsti per gli impianti di navigazione radar utilizzati per la navigazione interna sul Reno e ai sensi della normativa sui requisiti minimi e le condizioni di prova previsti per gli indicatori della velocità di accostata utilizzati nella navigazione interna sul Reno possono continuare ad essere installati e utilizzati, a condizione che sia disponibile un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.»;

c) le voci per gli articoli 11.02, paragrafo 4 e 11.04, paragrafo 2, sono sostituite dalle seguenti:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni
«11.02, paragrafo 4, prima frase	Attrezzatura del bordo esterno dei ponti, dei ponti laterali e dei posti di lavoro	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020
	Altezza di paratie e mastre	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020
11.04, paragrafo 1	Ampiezza libera del ponte laterale	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2035, per imbarcazioni di larghezza superiore a 7,30 m
paragrafo 2	Parapetti dal lato mare su navi di L< 55 m con locali solo a poppa	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020»;

27) nell'appendice I è aggiunta la voce seguente:

Figura 10
Indossare giubbotto di salvataggio



Colore : blu/bianco

28) l'appendice II è modificata come segue:

a) l'indice è modificato come segue:

i) al numero 4, il titolo è sostituito dal seguente:

«Applicazione di disposizioni transitorie»;

ii) al numero 6, il titolo è sostituito dal seguente «Applicazione di norme al capitolo 15»;

iii) sono aggiunti i numeri seguenti:

«N. 26: Esperti/persone competenti

N. 27: Imbarcazioni da diporto»;

b) l'istruzione amministrativa n. 4 è sostituita dalla seguente:

ISTRUZIONE AMMINISTRATIVA N. 4

Applicazione di disposizioni transitorie

(Capi da 15 a 22 *ter*, capo 24 e capo 24 *bis* dell'allegato II)

1. APPLICAZIONE DI DISPOSIZIONI TRANSITORIE NELL'UNIRE PARTI DI IMBARCAZIONI

1.1. Principi

Quando vengono unite parti di navi diverse, la protezione dello status quo viene concessa solo alle parti che appartengono alla nave che conserva il certificato comunitario. Le disposizioni transitorie, quindi, possono essere invocate solo per tali parti. Le altre parti verranno trattate come una nave di nuova costruzione.

1.2. Applicazione delle disposizioni transitorie nei dettagli

1.2.1. Quando vengono unite parti di navi diverse, le disposizioni transitorie possono essere invocate solo per quelle parti che appartengono alla nave che conserva il certificato comunitario.

1.2.2. Le parti che non appartengono alla nave che conserva il proprio certificato navale verranno trattate come un'imbarcazione di nuova costruzione.

1.2.3. Dopo che ad una nave è stata aggiunta una parte di un'altra nave, la prima riceve il numero di identificazione navale europeo dell'imbarcazione, che conserva il suo certificato comunitario come l'imbarcazione trasformata.

1.2.4. Quando viene mantenuto un certificato già esistente dell'Unione o viene rilasciato un nuovo certificato comunitario per un'imbarcazione che ha subito una trasformazione, viene aggiunto al certificato comunitario l'anno di costruzione della parte più vecchia dell'imbarcazione.

1.2.5. Se ad un'imbarcazione viene aggiunta una nuova sezione di prua, anche il motore per l'elica di prua installato nella sezione anteriore deve soddisfare i requisiti in vigore.

1.2.6. Se ad una nave viene aggiunta una nuova sezione di poppa, anche i motori installati nella sezione di poppa devono soddisfare i requisiti in vigore.

1.3. Esempi esplicativi

1.3.1. Viene costruita una nave partendo da due navi più vecchie (nave 1 anno di costruzione 1968; nave 2 anno di costruzione 1972). Viene utilizzata l'intera nave 1 tranne la sezione di prua; viene utilizzata la sezione di prua della nave 2. La nave così costruita riceve il certificato comunitario della nave 1. La sezione di prua della nave così costruita deve ora essere dotata tra l'altro di alloggiamenti per le ancore.

1.3.2. Viene costruita una nave partendo da due navi più vecchie (nave 1 anno di costruzione 1975; nave 2 anno di costruzione 1958, componente più vecchio 1952). Viene utilizzata l'intera nave 1 tranne la sezione di prua; viene utilizzata la sezione di prua della nave 2. La nave così costruita riceve il certificato comunitario della nave 1. La sezione di prua della nave così costruita deve ora essere dotata tra l'altro di alloggiamenti per le ancore. Il componente più vecchio della nave 2 originale, con anno di costruzione 1952, viene aggiunto al certificato comunitario.

1.3.3. La sezione di poppa di una nave il cui anno di costruzione è il 2001 è aggiunta ad una nave il cui anno di costruzione è il 1988. Il motore della nave il cui anno di costruzione è il 1988 deve restare nella nave. In questo caso il motore deve essere omologato. Il motore dovrebbe essere omologato anche se si trattasse del motore presente nella sezione di poppa del 2001.

2. APPLICAZIONE DI DISPOSIZIONI TRANSITORIE NEL CASO DI UN CAMBIAMENTO NEL TIPO DI IMBARCAZIONE (DESTINAZIONE D'USO DELL'IMBARCAZIONE)

2.1. Principi

2.1.1. In qualsiasi decisione sull'applicazione di disposizioni transitorie nel caso di modifica del tipo di imbarcazione (tipo della nave; destinazione d'uso della nave), per quanto riguarda l'allegato II della presente direttiva le considerazioni di sicurezza sono essenziali.

2.1.2. Si è in presenza di una modifica nel tipo dell'imbarcazione se i requisiti di sicurezza che si applicano al nuovo tipo di imbarcazione sono diversi da quelli previsti per il vecchio tipo; è quanto avviene se le disposizioni speciali dei capi da 15 a 22 *ter* dell'allegato II sono applicabili al nuovo tipo mentre non lo erano nel caso del vecchio tipo.

2.1.3. Nel caso di una modifica nel tipo dell'imbarcazione, tutte le disposizioni speciali e tutti i requisiti specifici a questo tipo di imbarcazione devono essere pienamente rispettati; le disposizioni transitorie non possono essere invocate per questi requisiti. Questo si applica alle parti che sono prese dall'imbarcazione esistente e sono soggette a tali requisiti speciali.

2.1.4. La trasformazione di una nave cisterna in una nave da carico secco non costituisce una modifica nel tipo di imbarcazione definita al punto 2.1.2.

2.1.5. Nel caso della trasformazione di una nave cabinata in un battello per escursioni giornaliere, tutte le nuove parti devono soddisfare pienamente i requisiti vigenti.

2.2. Applicazione delle disposizioni transitorie nei dettagli

2.2.1. L'articolo 24.02, paragrafo 2 (NST), rispettivamente articolo 24 *bis*.02, paragrafo 2, si applica alle parti dell'imbarcazione che vengono rinnovate; quindi le nuove parti dell'imbarcazione non possono essere soggette alle disposizioni transitorie.

2.2.2. Per le parti dell'imbarcazione che non sono trasformate, continuano ad essere applicabili le disposizioni transitorie tranne le parti di cui al punto 2.1.3, seconda frase.

2.2.3. Se sono modificate le dimensioni della nave, non si applicano più le disposizioni transitorie a quelle parti dell'imbarcazione che sono connesse a tale modifica (ad esempio paratia di collisione, bordo libero e ancora).

2.2.4. Nel caso di una modifica nel tipo dell'imbarcazione, si applicano i requisiti speciali dell'allegato II applicabili solo al nuovo tipo di imbarcazione. Tutte le parti ed elementi degli equipaggiamenti che sono interessati dalla trasformazione dell'imbarcazione devono soddisfare i requisiti vigenti previsti alle parti II e III dell'allegato II.

2.2.5. All'imbarcazione viene rilasciato un certificato comunitario nuovo o modificato e viene inserita una nota ai campi 7 e 8 del certificato sia della costruzione originale che della trasformazione.

2.3. Esempi esplicativi

2.3.1. Una nave da carico (anno di costruzione 1996) viene trasformata in nave passeggeri. Si applica quindi il capo 15 dell'allegato II all'intera nave, senza invocare le disposizioni transitorie. Se la sezione di prua non è modificata secondo i piani di trasformazione o a norma del capo 15, non è necessario che la nave presenti degli alloggiamenti delle ancore a norma dell'articolo 3.03.

2.3.2. Un rimorchiatore (anno di costruzione 1970) viene trasformato in uno spintore. La trasformazione materiale consiste unicamente nel modificare le attrezzature del ponte e installare un dispositivo di spinta. Restano applicabili tutte le disposizioni transitorie per una nave del 1970, tranne per i capi 5, 7 (in parte), l'articolo 10.01 e l'articolo 16.01.

2.3.3. Una motonave cisterna (anno di costruzione 1970) viene trasformata in uno spintore. La trasformazione materiale consiste nel separare la sezione di prua da quella di carico, nonché nel modificare le attrezzature del ponte e installare un dispositivo di spinta. Restano applicabili tutte le disposizioni transitorie per una nave del 1970, tranne per quanto riguarda le disposizioni dei capi 5, 7 (in parte), l'articolo 10.01 e l'articolo 16.01.

2.3.4. Una motonave cisterna è trasformata in una motonave per trasporto merci. La motonave per trasporto merci deve soddisfare i requisiti vigenti in materia di sicurezza del posto di lavoro, in particolare quelli di cui all'articolo 11.04 del capo 11 dell'allegato II.

3. APPLICAZIONE DI DISPOSIZIONI TRANSITORIE NEL CASO DI TRASFORMAZIONE DI NAVI PASSEGGERI

3.1. **Applicazione delle disposizioni transitorie**

3.1.1. Le misure di trasformazione che si rendono necessarie per conformarsi ai requisiti del capo 15, indipendentemente da quando vengono eseguite, non costituiscono una trasformazione "C" ai sensi dell'articolo 24.02, paragrafo 2, dell'articolo 24.03, paragrafo 1 o dell'articolo 24.06, paragrafo 5, dell'allegato II, rispettivamente articolo 24 bis.02, articolo 24 bis.03.

3.1.2. Nel caso della trasformazione di una nave cabinata in un battello per escursioni giornaliere, tutte le nuove parti devono soddisfare pienamente i requisiti vigenti.

3.2. **Esempi esplicativi**

3.2.1. Una nave passeggeri (anno di costruzione 1995) deve avere un secondo sistema di propulsione indipendente installato al più tardi entro il 1° gennaio 2015. Se non sono effettuate altre trasformazioni intenzionali su una nave passeggeri, non è necessario eseguire un calcolo di stabilità in conformità ai nuovi requisiti, ma se vi è la necessità oggettiva di farlo, un calcolo di stabilità può essere effettuato in conformità ai requisiti di stabilità originali di uno Stato membro.

3.2.2. Una nave passeggeri (anno di costruzione 1994, certificato navale rinnovato l'ultima volta nel 2012) verrà allungata di 10 metri nel 2016. Inoltre, tale imbarcazione dovrà ricevere un secondo sistema di propulsione indipendente. Si renderà anche necessario un nuovo calcolo di stabilità, che dovrà essere eseguito a norma del capo 15 per la compartimentazione 1 e la compartimentazione 2.

3.2.3. Una nave passeggeri (anno di costruzione 1988) riceve un sistema di propulsione più potente incluse le eliche. Si tratta di una trasformazione così importante da rendere necessario un calcolo di stabilità. Esso deve essere eseguito in conformità ai requisiti in vigore.»;

c) l'istruzione amministrativa n. 6 è sostituita dalla seguente:

ISTRUZIONE AMMINISTRATIVA N. 6

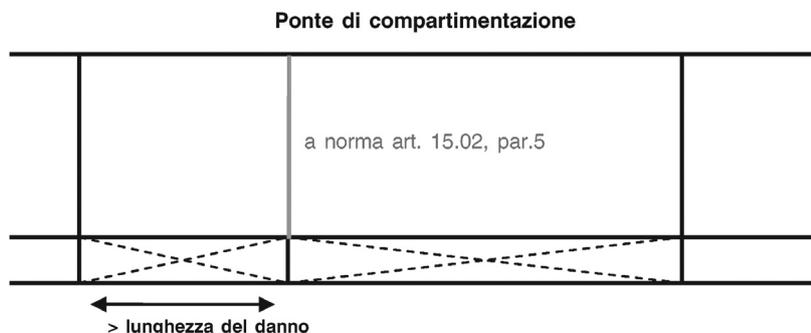
Applicazione dei requisiti essenziali del capo 15 Suddivisioni dei locali

Requisiti transitori per recinzioni costituite da tendoni o installazioni mobili simili

(Articolo 15.02, paragrafo 5, articolo 15.03, paragrafo 4, articolo 15.03, paragrafo 9, dell'allegato II)

1. SUDDIVISIONI DEI LOCALI (ARTICOLO 15.02, PARAGRAFO 5)

A norma dell'articolo 15.02, paragrafo 5, è concepibile che le suddivisioni a tenuta stagna dei locali, come cisterne a doppio fondo suddivise trasversalmente di lunghezza superiore alla lunghezza del danno da prendere in esame, non vengano incluse nella valutazione. In questo caso potrebbe non essere possibile tener conto della suddivisione trasversale se non viene estesa fino al ponte di compartimentazione. Questo potrebbe portare a suddivisioni inadeguate delle paratie.



Interpretazione del requisito

Se un compartimento a tenuta stagna è più lungo di quanto prevede l'articolo 15.03, paragrafo 9, e contiene suddivisioni locali che formano sottocompartimenti a tenuta stagna, tra i quali può essere contenuta la lunghezza minima del danno, se ne può tener conto nel calcolo della stabilità in avaria.

2. REQUISITI TRANSITORI RELATIVI A SPAZI CHIUSI COSTITUITI DA TENDE O INSTALLAZIONI MOBILI SIMILI RISPETTO ALLA STABILITÀ (ARTICOLO 15.03, PARAGRAFO 5)

Gli spazi chiusi costituiti da tende o installazioni mobili simili possono provocare problemi alla stabilità della nave in quanto, se di dimensioni sufficienti per farlo, influenzano il momento di sbandamento dovuto alla pressione del vento.

Interpretazione del requisito

Nel caso di navi passeggeri per le quali è stato rilasciato un certificato navale la prima volta anteriormente al 1° gennaio 2006, o per le quali viene invocato l'articolo 24.06, paragrafo 2, seconda frase, dopo l'erezione di una recinzione costituita da tendoni o installazioni mobili simili, è necessario procedere ad un nuovo calcolo di stabilità in conformità alla presente direttiva, nella misura in cui il piano laterale A_{wz} supera il 5 % del piano laterale totale A_w di cui bisogna tener conto in ogni caso.»;

- d) nell'istruzione amministrativa n. 7 la parte 1 è sostituita dalla seguente:

«PARTE 1:

Ancore speciali autorizzate

Nella tabella di seguito sono riportate le ancore speciali a massa ridotta autorizzate dalle autorità competenti a norma dell'articolo 10.01, paragrafo 5.

Numero di ancora	Riduzione autorizzata della massa dell'ancora (%)	Autorità competente
1. HA-DU	30 %	Germania
2. D'Hone Spezial	30 %	Germania
3. Pool 1 (cava)	35 %	Germania
4. Pool 2 (piena)	40 %	Germania
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Germania
6. Vicinay-Danforth	50 %	Francia
7. Vicinay AC 14	25 %	Francia
8. Vicinay tipo 1	45 %	Francia
9. Vicinay tipo 2	45 %	Francia
10. Vicinay tipo 3	40 %	Francia
11. Stockes	35 %	Francia
12. D'Hone-Danforth	50 %	Germania
13. Ancora Schmitt HHP	40 %	Paesi Bassi
14. Ancora SHI high holding, tipo ST (standard)	30 %	Paesi Bassi
15. Ancora SHI high holding, tipo FB (pienamente bilanciata)	30 %	Paesi Bassi
16. Ancora Klinsmann	30 %	Paesi Bassi
17. Ancora HA-DU-POWER	50 %	Germania»;

- e) nell'istruzione amministrativa n. 11, punto 4, dopo la spiegazione relativa alla voce 2 del certificato comunitario, viene inserita la seguente spiegazione della voce 10 del certificato comunitario:

«10. Per quanto riguarda le navi autorizzate a navigare sul Reno, vale a dire

- a) quelle pienamente conformi all'allegato II incluse le disposizioni transitorie per il capo 24; e

- b) quelle che non si avvalgono delle disposizioni transitorie del capo 24 bis o delle riduzioni previste all'allegato IV,

viene aggiunto quanto segue al trattino “— sulle vie navigabili della Comunità nella(e) zona(e)”:

- a) Reno; o

- b) zona R.»;

al punto 4 la spiegazione relativa alla voce 43 del certificato comunitario è modificata come segue:

«43. In questa rubrica non vanno indicati gli estintori portatili prescritti da altre norme di sicurezza, ad esempio l'Accordo europeo relativo al trasporto di sostanze pericolose per via navigabile (ADN).»;

- f) nell'istruzione amministrativa n. 17 la sezione 3 è sostituita dalla seguente:

«3. COLLAUDO

3.1. I sistemi di allarme antincendio devono essere controllati da un esperto:

- a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;
- b) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e
- c) periodicamente, almeno ogni due anni.

Nel caso delle sale macchine e dei locali caldaie tali controlli devono essere effettuati in diverse condizioni di esercizio delle macchine e in condizioni di ventilazione varianti. Le ispezioni di cui alla sottosezione c) supra possono anche essere effettuate da una persona competente di un'impresa specializzata nei sistemi antincendio.

3.2. La persona competente o l'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.»;

- g) nell'istruzione amministrativa n. 18 la sezione 4 è sostituita dalla seguente:

«4. Si considerano soddisfatti anche i requisiti di cui ai punti 2 e 3 se, per ciascuna delle due parti, sono rispettati i requisiti di stabilità enunciati alla sezione 9.1.0.95.2 dell'Accordo europeo sul trasporto di merci pericolose per via navigabile (ADN).»;

- h) nell'istruzione amministrativa n. 21 la sezione 8 è sostituita dalla seguente:

«8. Collaudo

8.1. La luminescenza degli impianti LLL deve essere verificata da un esperto

- a) prima che essi siano messi in servizio per la prima volta;
- b) prima che essi siano reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e
- c) periodicamente, almeno ogni cinque anni.

Le ispezioni di cui alla sottosezione c) supra possono essere effettuate anche da una persona competente formata nei sistemi di indicazioni di sicurezza.

8.2. La persona competente o l'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.

8.3. Se, dopo una sola misurazione, la luminescenza non raggiunge i requisiti di cui alla presente istruzione amministrativa, le misurazioni devono essere eseguite almeno in dieci punti equidistanti. Se più del 30 % delle misurazioni non soddisfa i requisiti della presente istruzione amministrativa, i sistemi di indicazioni di sicurezza devono essere sostituiti. Se una percentuale compresa tra il 20 % e il 30 % delle misurazioni non soddisfa i requisiti della presente istruzione amministrativa, i sistemi di indicazioni di sicurezza devono essere nuovamente controllati entro un anno.»;

i) nell'istruzione amministrativa n. 24 la sezione 4 è sostituita dalla seguente:

«4. Taratura e ispezione dei rilevatori di fughe di gas, sostituzione di parti con durata di funzionamento limitata

4.1. I rilevatori di fughe di gas devono essere tarati e ispezionati da un esperto o da una persona competente secondo le indicazioni del fabbricante:

- a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;
- b) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e
- c) periodicamente.

La persona competente o l'esperto che ha effettuato la taratura e il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.

4.2. Le parti dei sistemi di segnalazione dei gas che hanno una durata di funzionamento limitata devono essere debitamente sostituite prima della scadenza della durata di funzionamento specificata.»;

j) sono aggiunte le seguenti istruzioni amministrative n. 26 e n. 27:

«ISTRUZIONE AMMINISTRATIVA N. 26

Esperti e persone competenti

(Articolo 1.01, paragrafi 106 e 107, dell'allegato II)

Esperti

Sono necessari degli esperti per eseguire i collaudi che comportano conoscenze specialistiche vuoi per la complessità dei sistemi vuoi per il livello di sicurezza richiesto. Tra i soggetti autorizzati ad eseguire tali collaudi figurano le seguenti persone o istituzioni:

- gli organismi di classificazione che dispongono delle necessarie conoscenze interne o che hanno la responsabilità, in base all'autorizzazione ricevuta, di ricorrere a personale o istituzioni esterni e possiedono i sistemi di controllo della qualità necessari per selezionare tali persone o istituzioni,
- i membri delle commissioni di ispezione o i dipendenti delle autorità pertinenti,
- persone o istituzioni ufficialmente autorizzate in possesso delle conoscenze riconosciute ai fini della portata dell'autorizzazione nel settore pertinente, quando gli organismi di ispezione delle navi possono anche rilasciare tale autorizzazione nella loro capacità di agenzie pubbliche, idealmente sulla base di un sistema di garanzia della qualità. Si considera inoltre autorizzata una persona o un'istituzione che ha superato una procedura di selezione ufficiale che esamina in modo specifico il possesso delle conoscenze e dell'esperienza richieste.

Persone competenti

Sono necessarie delle persone competenti, ad esempio, per condurre ispezioni dirette e controlli del funzionamento periodici sugli impianti di sicurezza. I seguenti soggetti possono essere considerati persone competenti:

- persone che, sulla base della loro formazione ed esperienza professionale, hanno conoscenze sufficienti per poter valutare situazioni e circostanze specifiche, ad esempio, comandanti, ufficiali di sicurezza delle compagnie di navigazione, membri dell'equipaggio con pertinente esperienza,
- compagnie che hanno acquisito conoscenze specialistiche sufficienti sulla base del loro lavoro regolare, ad esempio cantieri o imprese di installazione,
- fabbricanti di sistemi specifici (ad esempio sistemi antincendio, attrezzature di controllo).

Terminologia

Tedesco	Inglese	Francese	Neerlandese
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

Collaudi

La tabella che segue riassume il calendario dei collaudi, inclusa la frequenza e il tipo di ispettore richiesto per eseguirli. La presente tabella ha carattere esclusivamente informativo.

Norma	Oggetto	Intervallo massimo delle prove	Ispettore
Articolo 6.03, paragrafo 5	Cilindri, pompe e motori idraulici	8 anni	Impresa competente
Articolo 6.9, paragrafo 3	Sistema di controllo a motore	3 anni	Persona competente
Articolo 8.01, paragrafo 2	Recipienti a pressione	5 anni	Esperto
Articolo 10.03, paragrafo 5	Estintori portatili	2 anni	Persona competente
Articolo 10.03 bis, paragrafo 6, lettera d)	Sistemi antincendio incorporati	2 anni	Persona o impresa competente
Articolo 10.03 ter, paragrafo 9, lettera b), dd)	Sistemi antincendio incorporati	2 anni	Persona o impresa competente
Articolo 10.04, paragrafo 3	Scialuppe gonfiabili	Come specificato dal fabbricante	
Articolo 10.05, paragrafo 3	Giubbetti di salvataggio	Come specificato dal fabbricante	
Articolo 11.12, paragrafo 6	Gru	10 anni	Esperto
Articolo 11.12, paragrafo 7	Gru	1 anno	Persona competente
Articolo 14.13	Impianti a gas liquefatto	3 anni	Esperto
Articolo 15.09, paragrafo 9	Mezzi di salvataggio	Come specificato dal fabbricante	
Articolo 15.10, paragrafo 9	Resistenza isolante, messa a terra	Prima che scada la validità del certificato comunitario	
Istruzione amministrativa n. 17	Sistemi di allarme antincendio	2 anni	Esperto o persona competente
Istruzione amministrativa n. 21	Sistemi di indicazioni di sicurezza	5 anni	Esperto o persona competente
Istruzione amministrativa n. 24	Sistemi di segnalazione dei gas	Come specificato dal fabbricante	Esperto o persona competente

ISTRUZIONE AMMINISTRATIVA N. 27**Imbarcazioni da diporto**

(Articolo 21.02, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 7.02, articolo 8.05, paragrafo 5, articolo 8.08, paragrafo 2 e articolo 8.10 dell'allegato II)

1. Aspetti generali

Le imbarcazioni da diporto fino a 24 metri di lunghezza, immesse sul mercato, devono conformarsi ai requisiti della direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), modificata dalla direttiva 2003/44/CE (**). A norma dell'articolo 3 in combinato disposto con l'articolo 2 della presente direttiva, le imbarcazioni da diporto di 20 metri o più di lunghezza devono avere un certificato comunitario per la navigazione interna che ne attesti la conformità ai requisiti tecnici dell'allegato II. Dato che andrebbe evitata la

doppia ispezione o certificazione per determinate attrezzature, sistemazioni e installazioni di imbarcazioni da diporto di nuova costruzione che potrebbe derivare da alcune disposizioni dell'articolo 21.02 dell'allegato II, la presente istruzione amministrativa contiene informazioni su quei requisiti elencati all'articolo 21.02 che sono già sufficientemente disciplinati dalla direttiva 94/25/CE.

2. Requisiti dell'articolo 21.02 che sono già disciplinati dalla direttiva 94/25/CE

Per le imbarcazioni da diporto soggette alla direttiva 94/25/CE la commissione di ispezione, per quanto riguarda il rilascio del certificato comunitario per la navigazione interna (ispezione iniziale) non prevede un'ulteriore ispezione o certificazione dei seguenti requisiti dell'articolo 21.02, paragrafo 2, dell'allegato II, a condizione che l'imbarcazione presentata all'ispezione sia stata immessa sul mercato non più di 3 anni prima della data di presentazione alla commissione di ispezione e non siano state apportate modifiche, mentre la dichiarazione di conformità fa riferimento alle seguenti norme armonizzate o a norme equivalenti:

- Articolo 7.02: EN ISO 11591:2000, (Visuale libera)
- Articolo 8.05, paragrafo 5: EN ISO 10088:2001, (Serbatoi per il combustibile e tubolature)
- Articolo 8.08, paragrafo 2: EN ISO 15083:2003, (Pompa di sentina)
- Articolo 8.10: EN ISO 14509, (Emissione acustica)

(*) GU L 164 del 30.6.1994, pag. 15.

(**) GU L 214 del 26.8.2003, pag. 18.».

ALLEGATO II

L'allegato VII è così modificato:

— le prime due frasi del paragrafo 1, parte I, sono sostituite dal testo seguente:

«L'organismo di classificazione è in grado di comprovare una vasta esperienza in materia di valutazione della progettazione e della costruzione di navi destinate alla navigazione interna. L'organismo di classificazione possiede un insieme completo di norme e regolamenti per la progettazione, la costruzione e la regolare ispezione di navi destinate alla navigazione interna, in particolare per il calcolo della stabilità a norma della parte 9 delle regole allegate all'Accordo europeo sul trasporto di merci pericolose per via navigabile (ADN) di cui all'articolo 22 bis.04 e all'articolo 22 bis.05 dell'allegato II, pubblicati almeno in francese, inglese, neerlandese o tedesco, nonché aggiornati e migliorati costantemente tramite programmi di ricerca e sviluppo.»

— la prima frase del paragrafo 11, parte I, è sostituita dalla seguente:

«L'organismo di classificazione sviluppa, applica e mantiene un sistema di qualità interno efficace, basato sugli elementi pertinenti degli standard di qualità riconosciuti sul piano internazionale e conforme alla norma EN ISO/IEC 17020: 2004, secondo l'interpretazione dei Requisiti per la certificazione dei sistemi di qualità dell'IACS.»

— il paragrafo 4 della parte II è sostituito dal testo seguente:

«4. Prima di concedere il riconoscimento a un organismo di classificazione che non è stato riconosciuto nell'ambito del regolamento di ispezione delle navi sul Reno da tutti gli Stati membri della commissione centrale per la navigazione sul Reno, la Commissione consulta il segretariato della commissione centrale.»

— la parte III è sostituita dalla seguente:

«Parte III

Elenco degli organismi di classificazione riconosciuti

In base ai criteri delle parti I e II i seguenti organismi di classificazione sono attualmente autorizzati ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, della presente direttiva:

- 1) Bureau Veritas
- 2) Germanischer Lloyd
- 3) Lloyd's Register of Shipping
- 4) Polski Rejestr Statków SA.
- 5) RINA SpA
- 6) Registro navale russo

Fino alla loro autorizzazione a norma delle parti I e II, gli organismi di classificazione che sono riconosciuti e autorizzati da uno Stato membro ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (*) sono riconosciuti, ai sensi dell'articolo 10 della presente direttiva, solo per le navi che operano esclusivamente sulle vie navigabili di tale Stato membro.

(*) GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.»

ALLEGATO III

L'allegato IX è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO IX

IMPIANTI RADAR E INDICATORI DELLA VELOCITÀ DI ACCOSTATA UTILIZZATI SULLE NAVI ADIBITE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA

CONTENUTO

Definizioni

PARTE I: Requisiti minimi e condizioni di prova degli impianti radar utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

PARTE II: Requisiti minimi e condizioni di prova degli indicatori di velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

PARTE III: Requisiti concernenti l'installazione e le prove di funzionamento degli impianti radar e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

PARTE IV: Certificato di installazione e funzionamento degli impianti radar e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

PARTE V: Registro delle autorità competenti, degli impianti radar e degli indicatori della velocità di accostata autorizzati e delle imprese specializzate autorizzate

PARTE VI: Impianti equivalenti

Definizioni

1. "Prova del tipo": la procedura di prova di cui alla parte I, articolo 4 o parte II, articolo 1.03, che utilizza il servizio tecnico per verificare la conformità ai requisiti previsti dal presente allegato. La prova del tipo è parte integrante della procedura di omologazione.

2. "Omologazione": la procedura amministrativa con la quale uno Stato membro conferma che l'impianto è conforme ai requisiti del presente allegato.

Per gli impianti di navigazione radar tale procedura comprende le disposizioni di cui agli articoli da 5 a 7 e 9. Per gli indicatori di velocità di accostata tale procedura comprende le disposizioni di cui alla parte I, articoli da 1.04 a 1.06 e 1.08.

3. "Certificato di prova": il documento nel quale vengono indicati i risultati della prova del tipo.

4. "Richiedente" o "costruttore": la persona fisica o giuridica sotto il cui nome, marchio o altro tipo di identificazione l'impianto presentato alla prova è fabbricato o commercializzato e che è responsabile per ogni aspetto per quanto riguarda la prova del tipo e la procedura di omologazione nei confronti del servizio tecnico e dell'autorità che rilascia l'omologazione.

5. "Servizio tecnico": l'istituzione, autorità o organizzazione che procede alla prova del tipo.

6. "Dichiarazione del costruttore": la dichiarazione con la quale il costruttore garantisce che l'impianto rispetta i requisiti minimi prevalenti e che è identico sotto ogni aspetto al tipo presentato alla prova.

7. "Dichiarazione di conformità a norma della direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità" (*): la dichiarazione a norma della direttiva 1999/5/CE, allegato II, paragrafo 1, con la quale il costruttore conferma che i prodotti in questione soddisfano i requisiti applicabili della direttiva.

8. "Autorità competente": l'autorità ufficiale che rilascia l'omologazione.

(*) GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10.

PARTE I

Requisiti minimi e condizioni di prova relativi agli impianti radar utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna*Sommario*

- Articolo 1 — Ambito di applicazione
- Articolo 2 — Funzione dell'impianto radar
- Articolo 3 — Requisiti minimi
- Articolo 4 — Prove del tipo
- Articolo 5 — Domanda di prova del tipo
- Articolo 6 — Omologazione
- Articolo 7 — Marcatura dell'apparecchio e numero di omologazione
- Articolo 8 — Dichiarazione del costruttore
- Articolo 9 — Modifiche agli impianti già omologati

*Articolo 1***Campo d'applicazione**

Le presenti disposizioni fissano i requisiti minimi tecnici e di funzionamento degli impianti radar utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna e le condizioni di prova di conformità a detti requisiti minimi.

*Articolo 2***Funzione dell'impianto di navigazione radar**

L'impianto di navigazione radar facilita la navigazione della nave fornendo un'immagine intelligibile della posizione della stessa rispetto ai segnali idrografici, alla configurazione delle rive e alle installazioni per la navigazione, nonché permettendo di localizzare, tempestivamente e con sicurezza, la presenza di altre navi e di ostacoli che emergono dall'acqua.

*Articolo 3***Requisiti minimi**

1. Con l'eccezione dei requisiti relativi alla compatibilità elettromagnetica (articolo 3, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 1999/5/CE) e dei requisiti relativi all'uso effettivo dello spettro al fine di evitare interferenze nocive di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/5/CE, gli impianti radar utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna soddisfano i requisiti della norma europea EN 302194-1: 2006.

2. Il paragrafo 1 si applica al dispositivo ECDIS interno che può funzionare in modo navigazione. L'impianto soddisfa inoltre i requisiti delle norme ECDIS interno nella versione valida alla data di rilascio dell'omologazione.

*Articolo 4***Prove del tipo**

1. La conformità ai requisiti minimi come precisato all'articolo 3, paragrafo 1, viene stabilita attraverso una prova del tipo.

2. Se l'impianto supera la prova del tipo l'istituto che ha effettuato la prova rilascia un certificato di prova. Nel caso in cui i requisiti minimi non siano soddisfatti, i motivi del rifiuto sono comunicati per iscritto al richiedente.

*Articolo 5***Domanda di prova del tipo**

1. Le domande per una prova del tipo di un impianto radar vengono presentate al servizio tecnico.

I servizi tecnici sono comunicati alla Commissione europea.

2. La domanda è accompagnata dai seguenti documenti:
 - a) descrizioni tecniche dettagliate;
 - b) documentazione completa di montaggio e di funzionamento;
 - c) manuale di istruzioni particolareggiato;
 - d) breve manuale di istruzioni; nonché,
 - e) se del caso, attestati delle prove superate in precedenza.
3. Qualora il richiedente non intenda ricevere la dichiarazione di conformità ai sensi della direttiva 1999/5/CE assieme all'omologazione, la dichiarazione di conformità viene trasmessa assieme alla domanda di prova del tipo.

Articolo 6

Omologazione

1. L'omologazione viene rilasciata dall'autorità competente a norma del certificato di prova. L'autorità competente comunica alla Commissione europea gli apparecchi da essa omologati. La relativa comunicazione comprende il numero di omologazione assegnato, nonché la designazione del tipo, il nome del costruttore, il nome del titolare dell'omologazione e la data di omologazione.
2. Ogni autorità competente o il servizio tecnico designato dall'autorità competente sono autorizzati a scegliere l'apparecchio tra le serie di produzione in qualsiasi momento per l'ispezione.

Se dall'ispezione emergono difetti, l'omologazione può essere ritirata.

Per il ritiro è competente la stessa autorità che ha rilasciato l'omologazione.

Articolo 7

Marcatura dell'apparecchio e numero di omologazione

1. Su ogni componente dell'apparecchio è marcato in modo indelebile
 - a) il nome del costruttore;
 - b) la denominazione commerciale dell'apparecchio;
 - c) il tipo di apparecchio; e
 - d) il numero di serie.
2. Il numero di omologazione rilasciato dall'autorità competente è apposto in modo indelebile sull'unità di visualizzazione, in modo che resti visibile anche dopo l'installazione.

Composizione del numero di omologazione: e-NN-NNN

e = Unione europea

NN = numero dello Stato di omologazione, ove

01	=	Germania	08	=	Repubblica ceca
02	=	Francia	09	=	Spagna
03	=	Italia	11	=	Regno Unito
04	=	Paesi Bassi	12	=	Austria
05	=	Svezia	13	=	Lussemburgo
06	=	Belgio	14	=	Svizzera
07	=	Ungheria	17	=	Finlandia

18	=	Danimarca	27	=	Slovacchia
19	=	Romania	29	=	Estonia
20	=	Polonia	32	=	Lettonia
21	=	Portogallo	34	=	Bulgaria
23	=	Grecia	36	=	Lituania
24	=	Irlanda	49	=	Cipro
26	=	Slovenia	50	=	Malta

NNN = numero a tre cifre fissato dall'autorità competente.

3. Il numero di omologazione è utilizzato soltanto in relazione alla corrispondente omologazione.

Spetta al richiedente esibire e apporre il numero di omologazione.

Articolo 8

Dichiarazione del costruttore

Ogni singolo apparecchio è accompagnato da una dichiarazione del costruttore.

Articolo 9

Modifiche ad apparecchi già omologati

1. Qualsiasi modifica apportata ad apparecchi già omologati comporta il ritiro dell'omologazione. In caso di modifiche pianificate i relativi particolari sono notificati per iscritto al servizio tecnico competente.

2. L'autorità competente decide, dopo aver consultato il servizio tecnico, se l'omologazione è sempre valida o se si renda necessaria un'ispezione o una nuova prova del tipo.

In quest'ultimo caso è attribuito un nuovo numero di omologazione.

PARTE II

Requisiti minimi e condizioni di prova per indicatori di velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

Sommario

CAPO 1

Aspetti generali

Articolo 1.01 — Ambito di applicazione

Articolo 1.02 — Funzione dell'indicatore di velocità di accostata

Articolo 1.03 — Prova del tipo

Articolo 1.04 — Domanda di prova del tipo

Articolo 1.05 — Omologazione

Articolo 1.06 — Marcatura dell'apparecchio e numero di omologazione

Articolo 1.07 — Dichiarazione del costruttore

Articolo 1.08 — Modifiche agli apparecchi già omologati

CAPO 2

Requisiti generali minimi degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 2.01 — Costruzione, progettazione

Articolo 2.02 — Emissioni spurie e compatibilità elettromagnetica

Articolo 2.03 — Funzionamento

Articolo 2.04 — Istruzioni per l'uso

Articolo 2.05 — Installazione del sensore

CAPO 3

Requisiti operativi minimi degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 3.01 — Prontezza operativa dell'indicatore della velocità di accostata

Articolo 3.02 — Indicazione della velocità di accostata

Articolo 3.03 — Campi di misura

Articolo 3.04 — Precisione della velocità di accostata indicata

Articolo 3.05 — Sensibilità

Articolo 3.06 — Controllo del funzionamento

Articolo 3.07 — Insensibilità ad altri movimenti tipici della nave

Articolo 3.08 — Insensibilità ai campi magnetici

Articolo 3.09 — Indicatori secondari

CAPO 4

Requisiti tecnici minimi degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 4.01 — Funzionamento

Articolo 4.02 — Dispositivi di smorzamento

Articolo 4.03 — Raccordo di apparecchiature supplementari

CAPO 5

Condizioni e procedure di prova degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 5.01 — Emissioni spurie e compatibilità elettromagnetica

Articolo 5.02 — Emissioni spurie

Articolo 5.03 — Procedura di prova

Appendice: Tolleranze di errore per gli indicatori della velocità di accostata

CAPO 1

Obiettivo generale

Articolo 1.01

Campo d'applicazione

Le presenti disposizioni fissano i requisiti minimi degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna e le condizioni di prova di conformità a detti requisiti minimi.

Articolo 1.02

Funzione dell'indicatore di velocità di accostata

L'indicatore di velocità di accostata facilita la navigazione radar, misura e indica la velocità di accostata della nave a babordo e a tribordo.

Articolo 1.03

Esame del tipo

1. La conformità ai requisiti minimi degli indicatori della velocità di accostata ai sensi dei capi da 2 a 4 viene stabilita attraverso una prova del tipo.

2. Se l'apparecchio supera la prova del tipo il servizio tecnico rilascia un certificato di prova. Nel caso in cui i requisiti minimi non siano soddisfatti, i motivi del rifiuto sono comunicati per iscritto al richiedente.

*Articolo 1.04***Domanda di prova del tipo**

1. Le domande per una prova del tipo di un indicatore di velocità di accostata vengono presentate al servizio tecnico.

I servizi tecnici sono comunicati alla Commissione europea.

2. La domanda è accompagnata dai seguenti documenti:

- a) descrizioni tecniche dettagliate;
- b) documentazione completa di montaggio e di funzionamento;
- c) istruzioni operative.

3. Il richiedente è tenuto a verificare, o a far verificare mediante prove, l'ottemperanza dell'apparecchio ai requisiti minimi menzionati nelle presenti disposizioni.

Alla domanda sono allegati i risultati della prova e i verbali di misurazione.

Questi documenti sono conservati dall'autorità competente, assieme alle informazioni risultanti dalle prove.

*Articolo 1.05***Omologazione**

1. L'omologazione viene rilasciata dall'autorità competente a norma del certificato di prova.

L'autorità competente comunica alla Commissione europea gli apparecchi da essa omologati. La relativa comunicazione comprende il numero di omologazione assegnato, nonché la designazione del tipo, il nome del costruttore, il nome del titolare dell'omologazione e la data di omologazione.

2. Ogni autorità competente o il servizio tecnico designato dall'autorità competente sono autorizzati a scegliere l'apparecchio tra le serie di produzione in qualsiasi momento per l'ispezione.

Se dall'ispezione emergono difetti, l'omologazione può essere ritirata.

Per il ritiro è competente la stessa autorità che ha rilasciato l'omologazione.

*Articolo 1.06***Marcatura dell'apparecchio e numero di omologazione**

1. Su ogni componente dell'apparecchio è marcato in modo indelebile

- a) il nome del costruttore;
- b) la denominazione commerciale dell'apparecchio;
- c) il tipo di apparecchio; e
- d) il numero di serie.

2. Il numero di omologazione assegnato dall'autorità competente è apposto in modo indelebile sul blocco di comando, in modo che resti visibile anche dopo l'installazione.

Composizione del numero di omologazione: e-NN-NNN

e = Unione europea

NN = codice dello Stato di omologazione,

01 = Germania	18 = Danimarca
02 = Francia	19 = Romania
03 = Italia	20 = Polonia
04 = Paesi Bassi	21 = Portogallo
05 = Svezia	23 = Grecia
06 = Belgio	24 = Irlanda
07 = Ungheria	26 = Slovenia
08 = Repubblica ceca	27 = Slovacchia
09 = Spagna	29 = Estonia
11 = Regno Unito	32 = Lettonia
12 = Austria	34 = Bulgaria
13 = Lussemburgo	36 = Lituania
14 = Svizzera	49 = Cipro
17 = Finlandia	50 = Malta

NNN = numero a tre cifre fissato dall'autorità competente.

3. Il numero di omologazione è utilizzato soltanto in relazione alla corrispondente omologazione.

Spetta al richiedente esibire e apporre il numero di omologazione.

Articolo 1.07

Dichiarazione del costruttore

Ogni singolo apparecchio è accompagnato da una dichiarazione del costruttore.

Articolo 1.08

Modifiche ad apparecchi già omologati

1. Qualsiasi modifica apportata ad apparecchi già omologati comporta il ritiro dell'omologazione.

In caso di modifiche pianificate i relativi particolari sono notificati per iscritto al servizio tecnico competente.

2. L'autorità competente decide, dopo aver consultato il servizio tecnico, se l'omologazione è sempre valida o se si renda necessaria un'ispezione o una nuova prova del tipo.

In quest'ultimo caso è attribuito un nuovo numero di omologazione.

CAPO 2

Requisiti generali minimi degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 2.01

Costruzione, progettazione

1. Gli indicatori della velocità di accostata sono idonei a funzionare a bordo delle navi adibite alla navigazione interna.

2. La costruzione e la progettazione dell'apparecchio corrispondono alle attuali regole dell'ingegneria industriale sia sotto il profilo meccanico che quello elettrico.

3. In assenza di disposizioni specifiche nell'allegato II o nel presente allegato, i requisiti e i metodi di prova contenuti nella norma europea EN 60945:2002 si applicano all'alimentazione elettrica, alla sicurezza, all'interferenza tra le apparecchiature di bordo, alla distanza di protezione della bussola, alla resistenza alle condizioni climatiche, alla resistenza meccanica, all'impatto ambientale, all'emissione sonora e alla marcatura dell'apparecchio.

Inoltre, l'apparecchiatura soddisfa tutti i requisiti del presente allegato a temperature ambiente comprese tra 0 °C e 40 °C.

Articolo 2.02

Emissioni spurie e compatibilità elettromagnetica

1. Obblighi generali

Gli indicatori della velocità di accostata soddisfano i requisiti della direttiva 2004/108/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica e che abroga la direttiva 89/336/CEE (*).

2. Emissioni spurie

Nelle bande di frequenza 156-165 MHz, 450-470 MHz e 1,53-1,544 GHz, l'intensità di campo non supera il valore limite di 15 µV/m. Le suddette intensità di campo si intendono misurate ad una distanza di 3 m dall'apparecchiatura in esame.

Articolo 2.03

Funzionamento

1. Il numero di comandi dell'apparecchiatura è commisurato a quello necessario al normale funzionamento.

La progettazione, le marcature e la manipolazione dei comandi sono tali da consentire un funzionamento semplice, chiaro e rapido. I comandi sono sistemati in modo tale da evitare, per quanto possibile, errori di manipolazione.

I comandi non necessari al normale funzionamento non sono direttamente accessibili.

2. Tutti i comandi e gli indicatori sono contrassegnati con simboli o marcature in lingua inglese. I simboli soddisfano i requisiti della norma europea EN 60417:1998.

Tutte le cifre ed i caratteri sono di altezza pari ad almeno 4 mm. Se per fondati motivi tecnici è impossibile adottare cifre e caratteri di 4 mm e se dal punto di vista operativo sono accettabili cifre e caratteri più piccoli, la loro altezza può essere ridotta a 3 mm.

3. L'apparecchiatura è realizzata in modo che eventuali errori di manipolazione non causino avarie.

4. Le funzioni che vanno oltre i requisiti minimi, ad esempio il collegamento ad altre apparecchiature, sono concepite in modo tale che l'apparecchiatura soddisfi i requisiti minimi in tutte le condizioni.

Articolo 2.04

Istruzioni per l'uso

Insieme a ogni apparecchiatura è fornito un dettagliato manuale di istruzioni in francese, inglese, neerlandese e tedesco, contenente almeno le seguenti informazioni:

- a) accensione e funzionamento;
- b) manutenzione e assistenza;
- c) istruzioni generali in materia di sicurezza.

Articolo 2.05

Installazione del sensore

La direzione di installazione rispetto alla linea di chiglia è indicata sul sensore dell'indicatore della velocità di accostata. Sono fornite anche istruzioni di installazione per ridurre al minimo la sensibilità ad altri movimenti tipici della nave.

(*) GU L 390 del 31.12.2004, pag. 24.

CAPO 3

Requisiti minimi di funzionamento degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 3.01

Prontezza operativa dell'indicatore della velocità di accostata

1. L'indicatore della velocità di accostata è pienamente funzionante al massimo dopo 4 minuti dall'accensione, entro i limiti di precisione richiesti.
2. L'attivazione dell'indicatore è visualizzata mediante un dispositivo ottico. È possibile osservare e azionare contemporaneamente l'apparecchiatura.
3. Non sono ammessi telecomandi senza filo.

Articolo 3.02

Indicazione della velocità di accostata

1. La velocità di accostata è indicata su una scala a graduazione lineare, il cui punto zero si trova al centro. La direzione e la grandezza della velocità di accostata sono leggibili con la precisione necessaria. Non sono ammessi indicatori diversi da lancette e diagrammi a barre.
2. La scala dell'indicatore, di lunghezza pari ad almeno 20 cm, può essere circolare o rettilinea.

Le scale di forma rettilinea possono essere disposte soltanto orizzontalmente.

3. Non sono ammessi indicatori esclusivamente numerici.

Articolo 3.03

Campi di misura

Gli indicatori della velocità di accostata possono essere dotati di uno o più campi di misura. Si consigliano i seguenti campi di misura:

- 30 °/min
- 60 °/min
- 90 °/min
- 180 °/min
- 300 °/min.

Articolo 3.04

Precisione della velocità di accostata indicata

Il valore indicato non differisce di più del 2 % dal valore massimo misurabile o di più del 10 % dal valore effettivo: viene preso in considerazione il valore più elevato dei due (cfr. appendice).

Articolo 3.05

Sensibilità

La soglia di funzionamento è inferiore o pari ad una variazione della velocità angolare corrispondente all'1 % del valore indicato.

Articolo 3.06

Controllo del funzionamento

1. Se l'indicatore della velocità di accostata non funziona entro i limiti di precisione richiesti, tale situazione viene segnalata.
2. Se viene utilizzato un giroscopio, qualsiasi variazione critica della velocità di rotazione del giroscopio è segnalata da un indicatore. Per variazione critica si intende una variazione che causi un calo di precisione del 10 %.

*Articolo 3.07***Insensibilità ai movimenti tipici della nave**

1. I movimenti di rollio con un'inclinazione fino a 10° a una velocità di accostata fino a 4°/secondo non causano errori di misurazione superiori ai limiti di tolleranza prescritti.
2. Gli impatti simili a quelli che si possono verificare durante l'approdo non causano errori di misurazione superiori ai limiti di tolleranza prescritti.

*Articolo 3.08***Insensibilità ai campi magnetici**

L'indicatore della velocità di accostata è insensibile ai campi magnetici che si manifestano in genere a bordo delle navi.

*Articolo 3.09***Indicatori ripetitori**

Gli indicatori ripetitori soddisfano tutti i requisiti previsti per gli indicatori della velocità di accostata.

CAPO 4**Requisiti tecnici minimi degli indicatori della velocità di accostata***Articolo 4.01***Funzionamento**

1. Tutti i comandi sono disposti in modo tale che il loro uso non nasconda nessuna indicazione e la navigazione a mezzo radar resti possibile senza limitazioni.
2. Tutti i comandi e gli indicatori sono dotati di un'illuminazione antiabbagliante, adatta a tutte le condizioni di luminosità ambiente e regolabile fino a zero mediante un comando indipendente.
3. La messa a punto dei comandi è tale che i movimenti verso destra o verso l'alto corrispondono ad un'azione positiva sulla grandezza da regolare e i movimenti verso sinistra o verso il basso ad un'azione negativa.
4. Nel caso di comandi a pulsanti, questi sono individuabili e azionabili al tocco e il punto di pressione è chiaramente percettibile. Se i comandi a pulsanti hanno funzioni multiple, deve risultare chiaramente quale livello è stato attivato.

*Articolo 4.02***Dispositivi di smorzamento**

1. Il sistema a sensori è smorzato per i valori critici. La costante di smorzamento (63 % del valore limite) non supera 0,4 secondi.
2. L'indicatore è smorzato per i valori critici.

È ammesso un comando per aumentare lo smorzamento dell'indicatore.

In nessun caso la costante di smorzamento può superare 5 secondi.

*Articolo 4.03***Raccordo di apparecchiature supplementari**

1. Se l'indicatore della velocità di accostata può essere raccordato a indicatori ripetitori o apparecchiature simili, l'indicazione della velocità di accostata resta disponibile sotto forma di segnale elettrico analogico. Inoltre, l'indicatore della velocità di accostata può essere dotato di un'interfaccia digitale in conformità al paragrafo 2.

Il segnale resta separato galvanicamente dalla massa e disponibile come tensione analogica proporzionale pari a 20 mV°/min \pm 5 % e con una resistenza interna non superiore a 100 Ohm.

La polarità è positiva per un'accostata della nave verso tribordo e negativa per un'accostata verso babordo.

La soglia di funzionamento non supera il valore di 0,3°/minuto.

Per le temperature da 0 °C a 40 °C, l'errore zero non supera il valore di 1°/minuto.

Con l'indicatore inserito e il sensore in posizione immobile, la tensione parassita nel segnale d'uscita, misurata a valle di un filtro passa basso semplice di banda passante pari a 10 Hz, non supera 10 mV.

Il segnale della velocità di accostata è disponibile con uno smorzamento che non superi i limiti di cui all'articolo 4.02, paragrafo 1.

2. È progettata un'interfaccia digitale ai sensi delle norme europee EN 61162-1: 2008, EN 61162-2: 1998 ed EN 61162-3: 2008.

3. È previsto un commutatore per l'inserimento di un allarme esterno il quale è installato in modo da creare isolamento galvanico all'indicatore della velocità di accostata.

L'allarme esterno si inserisce mediante chiusura del contatto quando:

- a) l'indicatore della velocità di accostata è disinserito; oppure
- b) l'indicatore della velocità di accostata non è in funzione; oppure
- c) il controllo del funzionamento ha reagito in seguito a un errore eccessivo (articolo 3.06).

CAPO 5

Condizioni e procedure di prova degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 5.01

Sicurezza, capacità di carico e compatibilità elettromagnetica

Le prove inerenti all'alimentazione elettrica, alla sicurezza, all'interferenza tra le apparecchiature di bordo, alla distanza di protezione della bussola, alla resistenza alle condizioni climatiche, alla resistenza meccanica, all'impatto ambientale, all'emissione sonora e alla compatibilità elettromagnetica sono eseguite conformemente alla norma europea EN 60945:2002.

Articolo 5.02

Emissioni spurie

Le emissioni spurie sono misurate secondo la norma europea EN 60945:2002 nel campo di frequenza da 30 a 2000 MHz.

Sono soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 2.02, paragrafo 2.

Articolo 5.03

Procedimento di prova

1. Gli indicatori della velocità di accostata sono sottoposti a prova in condizioni nominali ed estreme di funzionamento. A tale fine, la tensione di funzionamento e la temperatura ambiente sono modificate fino ai limiti prescritti.

Inoltre, sono impiegati dei radiotrasmettitori per creare intensità di campo limite nelle vicinanze dell'indicatore.

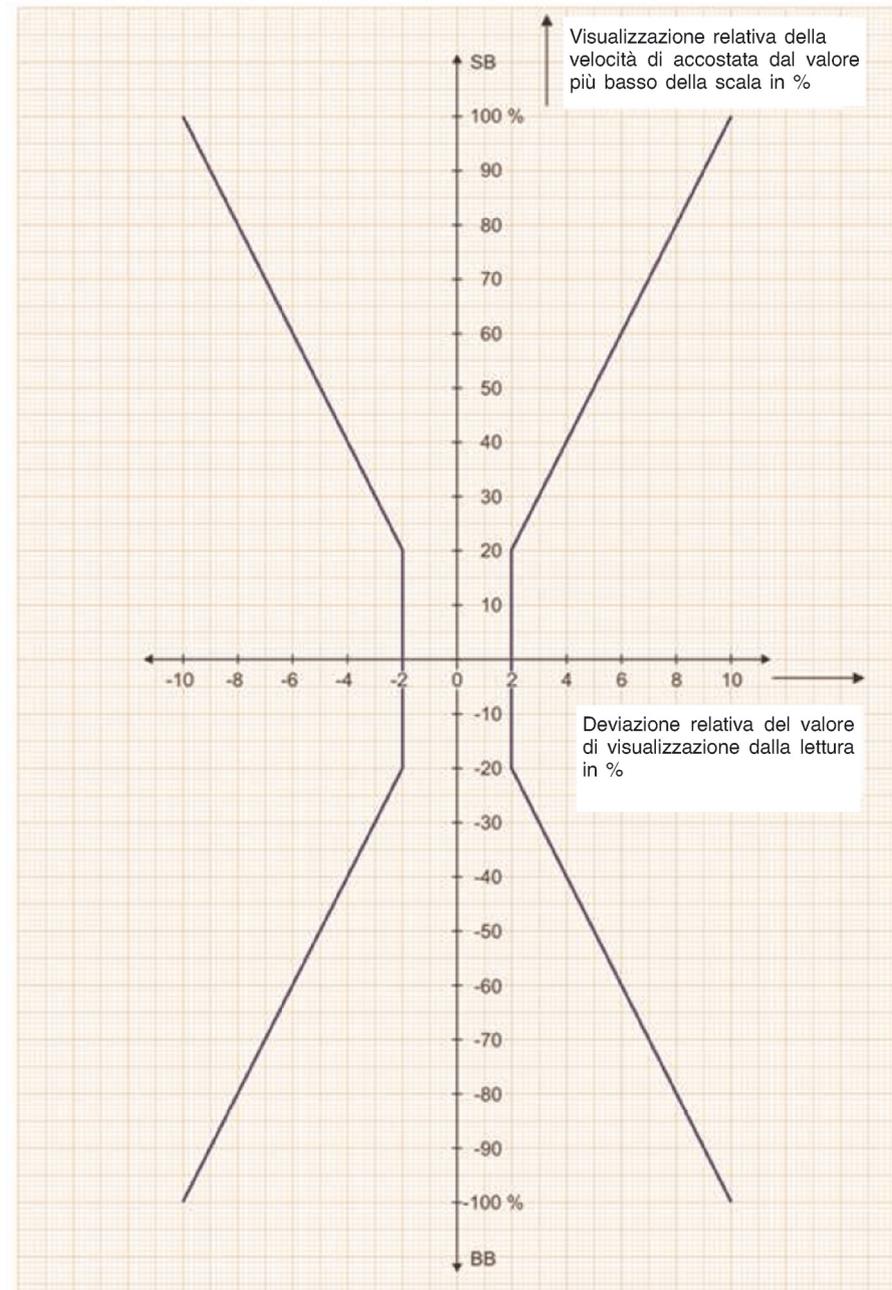
2. Alle condizioni di cui al paragrafo 1, l'errore di segnalazione resta al di sotto dei limiti di tolleranza indicati nell'allegato.

3. Devono essere soddisfatti tutti i requisiti minimi di cui ai capi da 2 a 4.

Appendice

Tabella 1

Tolleranze di errore per gli indicatori della velocità di accostata



PARTE III

Requisiti concernenti l'installazione e le prove di funzionamento degli impianti radar e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna*Sommario*

- Articolo 1 — Disposizioni generali
- Articolo 2 — Ditte specializzate autorizzate
- Articolo 3 — Requisiti relativi all'alimentazione elettrica di bordo
- Articolo 4 — Installazione dell'antenna radar
- Articolo 5 — Installazione dell'unità di visualizzazione e del blocco di comando
- Articolo 6 — Installazione dell'indicatore di velocità di accostata
- Articolo 7 — Installazione del sensore di posizione
- Articolo 8 — Installazione e prova di funzionamento
- Articolo 9 — Certificato di installazione e funzionamento

*Articolo 1***Aspetti generali**

1. L'installazione e le prove di funzionamento degli impianti radar e degli indicatori della velocità di accostata devono essere effettuate secondo le disposizioni seguenti.
2. Solo le apparecchiature autorizzate con
 - a) omologazione conforme a
 - aa) parte I articolo 6; o
 - bb) parte II articolo 1.05; oppure
 - b) autorizzate con omologazione riconosciuta equivalente in conformità alla parte VI; nonché
 - c) recanti un numero di omologazione,possono essere installate.

*Articolo 2***Imprese specializzate autorizzate**

1. L'installazione, la sostituzione, la riparazione o la manutenzione di impianti radar e di indicatori della velocità di accostata possono essere effettuate unicamente da imprese specializzate autorizzate dall'autorità competente.

Le autorità competenti responsabili dell'autorizzazione sono comunicate alla Commissione europea.
2. L'autorizzazione può essere ritirata dall'autorità competente.
3. L'autorità competente comunica immediatamente alla Commissione europea le imprese specializzate da essa autorizzate.

*Articolo 3***Requisiti relativi all'alimentazione elettrica di bordo**

Tutti i cavi di alimentazione degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata sono dotati di un proprio fusibile e, se possibile, sono a prova di guasto.

*Articolo 4***Installazione dell'antenna radar**

1. L'antenna radar è installata il più vicino possibile all'asse longitudinale della nave. Il campo d'emissione dell'antenna è privo di ostacoli suscettibili di provocare falsi echi oppure settori d'ombra indesiderati; se necessario, l'antenna radar è montata a prua. L'installazione e il fissaggio dell'antenna radar nella posizione d'esercizio assicurano la stabilità sufficiente per consentire il funzionamento dell'impianto di navigazione radar con la precisione richiesta.
2. Una volta corretto l'errore angolare dovuto al montaggio e acceso l'impianto, lo scarto tra la linea di fede e l'asse longitudinale della nave non è superiore a 1 grado.

*Articolo 5***Installazione dell'unità di visualizzazione e del blocco di comando**

1. L'unità di visualizzazione e il blocco di comando sono installati nella timoneria in modo che la valutazione dell'immagine radar e il funzionamento dell'impianto di navigazione radar non presentino difficoltà. La disposizione azimutale dell'immagine radar coincide con la situazione naturale dell'ambiente circostante. Supporti e console adattabili sono costruiti in modo da poter essere fissati in qualsiasi posizione libera da vibrazioni.
2. Durante la navigazione a mezzo radar, la luce artificiale non provoca riflessi in direzione dell'osservatore radar.
3. Se non fa parte dell'unità di visualizzazione il blocco di comando si trova in un alloggiamento situato a non più di 1 m di distanza dall'unità. Non sono ammessi telecomandi senza filo.
4. Gli eventuali indicatori ripetitori soddisfano i requisiti relativi agli impianti radar per la navigazione.

*Articolo 6***Installazione dell'indicatore della velocità di accostata**

1. L'indicatore della velocità di accostata è collocato davanti al timoniere all'interno del suo campo di visuale.
2. Il sistema a sensori è possibilmente installato nella parte centrale della nave, orizzontalmente e in direzione dell'asse longitudinale. Il punto in cui è installato per quanto possibile non è esposto a vibrazioni ed è soggetto solo a modeste fluttuazioni di temperatura. L'indicatore è possibilmente installato direttamente sopra lo schermo radar.
3. Gli eventuali indicatori ripetitori soddisfano i requisiti relativi agli indicatori della velocità di accostata.

*Articolo 7***Installazione del sensore di posizione**

Per il dispositivo ECDIS interno funzionante in modo navigazione, il sensore di posizione (ad esempio l'antenna DGPS) deve essere installato in modo che possa funzionare con la maggior precisione possibile e non subisca gli effetti negativi provocati da sovrastrutture e apparecchiature trasmettenti di bordo.

*Articolo 8***Installazione e prova di funzionamento**

L'autorità competente o una delle imprese autorizzate di cui all'articolo 2 esegue l'installazione e la relativa prova di funzionamento anteriormente alla prima messa in funzione dopo l'installazione, in caso di rinnovo o proroga del certificato comunitario (salvo nei casi previsti dall'articolo 2.09, paragrafo 2, dell'allegato II) e dopo ogni modifica apportata alla nave, suscettibile di perturbare le condizioni di funzionamento delle apparecchiature. A tal fine sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) l'alimentazione elettrica è dotata di un proprio dispositivo di sicurezza;
- b) la tensione di funzionamento rientra nei limiti di tolleranza;
- c) i cavi e la loro posa soddisfano le disposizioni dell'allegato II e, se del caso, quelle dell'ADN;
- d) il numero di rotazioni dell'antenna è di almeno 24 al minuto;
- e) nel campo d'emissione dell'antenna non si trova alcun ostacolo che pregiudichi la navigazione;
- f) l'interruttore di sicurezza per l'antenna, se presente, è in buono stato di funzionamento;
- g) le unità di visualizzazione, gli indicatori della velocità di accostata e i blocchi di comando sono disposti secondo criteri ergonomici e conviviali;
- h) la linea di fede dell'impianto di navigazione radar può differire al massimo di 1 grado dall'asse longitudinale della nave;

- i) la precisione della rappresentazione azimutale e della portata soddisfa i requisiti (rilevamento in base a obiettivi noti);
- j) la linearità alle portate ridotte è corretta (pushing e pulling);
- k) la portata minima rappresentabile è pari o inferiore a 15 m;
- l) il punto centrale dell'immagine è visibile e il suo diametro non supera 1 mm;
- m) falsi echi da riflessione e settori d'ombra indesiderati sulla linea di fede non si manifestano né pregiudicano la sicurezza della navigazione;
- n) i soppressori degli echi di disturbo provocati dalla pioggia e dalle onde (Preset STC e FTC) e i relativi comandi operano correttamente;
- o) la regolazione dell'amplificazione è in buono stato di funzionamento;
- p) la messa a fuoco e la risoluzione dell'immagine sono corrette;
- q) la direzione di accostata della nave corrisponde a quella indicata dall'indicatore della velocità di accostata e la posizione zero in navigazione avanti dritta è corretta;
- r) l'impianto di navigazione radar non è sensibile a emissioni del radiotrasmettitore di bordo oppure a interferenze causate da altre fonti che si trovano a bordo;
- s) l'impianto di navigazione radar o l'indicatore della velocità di accostata non devono interferire con le altre apparecchiature di bordo.

Inoltre, per il dispositivo ECDIS interno:

- t) l'errore di posizionamento statico della carta non è superiore a 2 m;
- u) l'errore di angolo di fase statico della carta non è superiore a 1°.

Articolo 9

Certificato di installazione e funzionamento

Dopo il superamento della prova in conformità all'articolo 8, l'autorità competente, il servizio tecnico o l'impresa autorizzata emette un certificato conforme al modello di cui alla parte IV. Detto certificato va tenuto costantemente a bordo.

Nel caso in cui non fossero soddisfatte le condizioni di prova, è compilato un elenco dei difetti. Qualsiasi certificato esistente è ritirato o inviato all'autorità competente dal servizio tecnico o dall'impresa autorizzata.

PARTE IV (MODELLO)

Certificato di installazione e funzionamento degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

Tipo/nome della nave:

Numero unico europeo di identificazione della nave:

Proprietario:

Nome:

Indirizzo:

Impianto per la navigazione radar

Numero:

Voce	Tipo	Fabbricante	Numero di omologazione	Numero di serie

Indicatori della velocità di accostata

Numero:

Voce	Tipo	Fabbricante	Numero di omologazione	Numero di serie

Con il presente si certifica che l'impianto per la navigazione radar e l'indicatore di velocità di accostata della nave in questione soddisfano i requisiti della direttiva 2006/87/CE, allegato IX, parte III, concernenti l'installazione e le prove di funzionamento degli impianti per la navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna.

Impresa specializzata autorizzata/servizio tecnico/autorità competente (*)

Nome:

Indirizzo:

Timbro/sigillo

Luogo:

Data

Firma

(*) Cancellare le voci non pertinenti

PARTE V

(MODELLO)

1. Registro delle autorità competenti per l'omologazione di impianti per la navigazione radar e indicatori della velocità di accostata

Paese	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Belgio				
Bulgaria				
Danimarca				
Germania				
Estonia				
Finlandia				
Francia				
Grecia				
Italia				
Irlanda				
Lettonia				
Lituania				
Lussemburgo				
Malta				
Paesi Bassi				
Austria				
Polonia				

Paese	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Portogallo				
Romania				
Svezia				
Svizzera				
Spagna				
Slovacchia				
Slovenia				
Repubblica ceca				
Ungheria				
Regno Unito				
Cipro				

Se manca l'autorità competente significa che non è stata specificata dal paese in questione.

2. Registro degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata autorizzati

Voce	Tipo	Fabbricante	Titolare dell'omologazione	Data dell'omologazione	Autorità competente	Numero di omologazione

3. Registro degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata autorizzati sulla base di omologazioni equivalenti

Voce	Tipo	Fabbricante	Titolare dell'omologazione	Data dell'omologazione	Autorità competente	Numero di omologazione

4. Registro delle imprese specializzate autorizzate ad installare impianti di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata

Belgio

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Bulgaria

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Danimarca

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Germania

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Estonia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Finlandia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Francia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Grecia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Italia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Irlanda

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Lettonia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Lituania

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Lussemburgo

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Malta

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Paesi Bassi

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Austria

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Polonia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Portogallo

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Romania

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Svezia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Svizzera

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Spagna

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Slovacchia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Slovenia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Repubblica ceca

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Ungheria

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Regno Unito

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Cipro

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

5. Registro degli istituti di prova specificati per la prova del tipo degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica	Stato

PARTE VI

Impianti equivalenti

- 1) Impianto per la navigazione radar: omologazioni basate sulla risoluzione 1989-II-33 della Commissione centrale per la navigazione sul Reno, del 19 maggio 1989, modificata da ultimo dalla risoluzione 2008-II-11 del 27 novembre 2008 (*)
- 2) Indicatori della velocità di accostata: omologazioni basate sulla risoluzione 1989-II-34 della Commissione centrale per la navigazione sul Reno, del 19 maggio 1989, modificata da ultimo dalla risoluzione 2008-II-11 del 27 novembre 2008 (*)
- 3) Impianto di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata installati e funzionanti in conformità alla risoluzione 1989-II-35 della Commissione centrale per la navigazione sul Reno, del 19 maggio 1989, modificata da ultimo dalla risoluzione 2008-II-11 del 27 novembre 2008 (*)

(*) Requisiti per l'installazione e il funzionamento di impianti di navigazione radar e di indicatori della velocità di accostata per la navigazione sul Reno.»