

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2345

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

(TAJANI)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(SALVINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(GIORGETTI)

CON IL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL *MADE IN ITALY*

(URSO)

CON IL MINISTRO DELL'AGRICOLTURA, DELLA SOVRANITÀ ALIMENTARE E DELLE FORESTE

(LOLLOBRIGIDA)

CON IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

(PICHETTO FRATIN)

CON IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

(CALDERONE)

CON IL MINISTRO DELLA SALUTE

(SCHILLACI)

E CON IL MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE E LE POLITICHE DEL MARE

(MUSUMECI)

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di Città del Capo del 2012
sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo
alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla
sicurezza delle navi da pesca, con Annesso, fatto a Città del Capo
l'11 ottobre 2012

Presentato il 7 aprile 2025

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con il presente disegno di legge, il Governo chiede alle Camere di autorizzare la ratifica dell'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, con Annesso, fatto a Città del Capo l'11 ottobre 2012.

1. L'Accordo di Città del Capo del 2012 e la normativa dell'Unione europea.

L'Accordo di Città del Capo del 2012, di seguito denominato « Accordo », adottato nell'ambito della Conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), contiene disposizioni sulla progettazione, sulla costruzione e sull'equipaggiamento dei pescherecci, al fine di stabilire i parametri per la sicurezza degli equipaggi e di fornire condizioni di parità per le attività industriali.

Sebbene la pesca professionale sia riconosciuta, a livello internazionale, come una delle professioni più pericolose al mondo, con migliaia di pescatori che perdono la vita ogni anno — circa 80 morti ogni 100.000 pescatori —, manca ancora uno strumento internazionale di definizione dei parametri minimi di sicurezza e di un sistema integrato di controllo e monitoraggio delle unità da pesca.

L'IMO, insieme con le altre organizzazioni internazionali coinvolte (Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura — FAO, Organizzazione internazionale del lavoro — ILO, eccetera), è da molti anni impegnata per migliorare la sicurezza dei pescherecci e le condizioni di vita e sicurezza a bordo, nella convinzione che ciò contribuirà anche alla battaglia contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata.

Nonostante ciò, il trattato di riferimento, realizzato proprio per accrescere la sicurezza dei pescherecci, non è ancora

entrato in vigore. Infatti, nel 1977 l'IMO ha adottato la Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza dei pescherecci, successivamente modificata dal Protocollo di Torremolinos del 1993. L'Italia ha aderito a entrambi gli atti, rispettivamente, ai sensi della legge 2 maggio 1983, n. 293 (Adesione alla convenzione internazionale sulla sicurezza delle navi da pesca, adottata a Torremolinos il 2 aprile 1977, e sua esecuzione) e della legge 17 dicembre 1999, n. 511 (Adesione della Repubblica italiana al protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, fatto a Torremolinos il 2 aprile 1993). Tuttavia, i suddetti strumenti internazionali non sono mai entrati in vigore, a causa della mancata adesione del numero minimo di Stati previsto. Pertanto, l'IMO ha successivamente adottato l'Accordo di Città del Capo del 2012, con la finalità di agevolare l'entrata in vigore dei precedenti atti internazionali.

L'articolo 3, paragrafo 4, del Protocollo di Torremolinos stabilisce che le parti decidono quali delle sue disposizioni che contemplano un limite di lunghezza maggiore di 24 metri debbano applicarsi, in tutto o in parte, a navi battenti la loro bandiera la cui lunghezza sia inferiore al limite di lunghezza prescritto ma superiore a 24 metri, mentre l'articolo 3, paragrafo 5, del medesimo Protocollo dispone che le parti si impegnano a stabilire norme uniformi per le suddette navi da pesca che operano nella stessa regione.

In applicazione di tale ultima disposizione, la Comunità europea adottò la direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza eguale o superiore a 24 metri. Con tale direttiva, l'applicazione di alcune disposizioni del Protocollo e della Convenzione di Torremolinos, applicabili alle sole navi da pesca di lunghezza pari o superiore

a 45 metri, è stata estesa alle navi con lunghezza superiore a 24 metri, in considerazione del fatto che limitare l'applicazione su scala comunitaria del Protocollo alle navi di almeno 45 metri avrebbe creato una disparità, a livello di sicurezza, tra queste e le navi da pesca più piccole, di lunghezza compresa tra 24 e 45 metri, distorcendo così la concorrenza.

La richiamata direttiva 97/70/CE, come modificata dalla direttiva 1999/19/CE della Commissione, del 18 marzo 1999, recante modifica della direttiva 97/70/CE del Consiglio che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, è stata recepita con il decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, recante attuazione delle direttive 97/70/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri.

L'Unione europea, pur avendo disciplinato la materia, con la decisione 2014/195/UE del Consiglio, del 17 febbraio 2014, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea n. L 106 del 9 aprile 2014, ha autorizzato gli Stati membri a firmare, ratificare o aderire all'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, disponendo che all'atto della ratifica venga depositata la dichiarazione di cui all'allegato alla decisione medesima, concernente la necessità di rispettare i vincoli della pertinente legislazione dell'Unione europea (ossia la richiamata direttiva 97/70/CE), prevedendo, in sintesi, l'applicazione delle disposizioni relative alle norme di sicurezza del protocollo di Torremolinos a tutte le navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 24 metri. La richiamata decisione precisa, infatti, che, a seguito dell'entrata in vigore dell'Accordo, sarà possibile aggiornare, mediante proposte trasmesse all'IMO, una serie di disposizioni del Protocollo di Torremolinos divenute obsolete in seguito all'adozione della direttiva 97/1970/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997.

È infatti evidente e universalmente riconosciuto che la mancanza di un regime internazionale obbligatorio rende più difficili il controllo e l'attuazione di un monitoraggio efficace dei pescherecci. L'Accordo, quale strumento vincolante di livello internazionale, fornirà tale regime, disciplinando i requisiti internazionali obbligatori per la stabilità e la navigabilità, i macchinari e gli impianti elettrici, i dispositivi di salvataggio, le apparecchiature di comunicazione e la sicurezza antincendio nonché per la costruzione di pescherecci, per tutte le unità di lunghezza pari o superiore a 24 metri o di equivalente tonnellaggio lordo (come determinato nell'Accordo medesimo, capitolo 1, regolamento 1).

L'entrata in vigore dell'Accordo imporrà agli armatori e agli operatori internazionali che gestiscono pescherecci di conformarsi a regolamenti vincolanti a livello internazionale, in analogia a quanto avviene per gli altri tipi di navi che svolgono attività commerciali, diminuendo conseguentemente le pratiche che espongono a rischi la vita degli equipaggi.

Come sopra esposto, le norme dell'Accordo sono, di fatto, già vigenti in Italia, in conseguenza del recepimento delle direttive 97/1970/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza eguale o superiore a 24 metri, recepimento operato con il decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541.

2. Il contenuto del presente disegno di legge.

L'articolo 1 del disegno di legge reca l'autorizzazione alla ratifica dell'Accordo.

L'articolo 2 contiene l'ordine di esecuzione.

L'articolo 3 individua come autorità competente per l'Italia il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 4 prevede che il Governo è autorizzato ad apporre, all'atto del deposito dello strumento di ratifica, la riserva di cui all'allegato alla decisione 2014/195/UE

del Consiglio, del 17 febbraio 2014, in ottemperanza a quanto previsto nella suddetta decisione.

L'articolo 5 reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 6 regola l'entrata in vigore della legge.

3. Il contenuto dell'Accordo di Città del Capo del 2012.

L'Accordo impone a tutte le Parti l'obbligo di dare attuazione alle disposizioni dell'Accordo medesimo e a quelle del Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, ad eccezione dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), paragrafi 2 e 3, dell'articolo 9 e dell'articolo 10 del Protocollo, che sono stati modificati dall'Accordo medesimo.

Gli articoli dell'Accordo (articoli da 1 a 4) stabiliscono gli obblighi generali nonché le modalità di interpretazione e applicazione del Protocollo di Torremolinos del 1993 alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977, le modalità di ratifica, accettazione, approvazione e adesione all'Accordo nonché la sua entrata in vigore.

L'Annesso contiene le modifiche all'allegato e alle appendici all'allegato al Protocollo di Torremolinos del 1993. Come sarà meglio chiarito di seguito, i parametri di sicurezza definiti e applicati non sono stati sostanzialmente modificati dall'Accordo e sono i medesimi definiti dalle disposizioni del Protocollo del 1993. Si ribadisce, al riguardo, come il Protocollo abbia formato oggetto di armonizzazione da parte del Consiglio dell'Unione europea, che ha esteso l'applicazione di talune disposizioni – riferite alle unità di lunghezza eguale o superiore a 45 metri – anche alle unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri (direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997).

L'Annesso al Protocollo di Torremolinos, di seguito denominato « Protocollo », è suddiviso in dieci capitoli. L'Accordo di Città del Capo ha modificato i capitoli I, V, VII,

IX e gli Allegati come è di seguito descritto contestualmente all'esposizione del contenuto del Protocollo.

Il capitolo I è suddiviso in 17 regole.

Il testo della regola 1 del Protocollo del 1993, concernente l'ambito di applicazione, è stato sostituito dall'Accordo. Al riguardo, si evidenzia che, come già previsto dal Protocollo di Torremolinos del 1993, salva espressa previsione contraria, le disposizioni dell'Annesso si applicano alle navi nuove. Alle Parti è tuttavia concessa la facoltà di decidere di utilizzare l'equivalenza tra stazza lorda (GT) e lunghezza (L): in caso di utilizzo di detta equivalenza, occorre darne comunicazione all'IMO. Inoltre, viene prevista la possibilità di differire l'attuazione delle misure previste nei capitoli VII (Mezzi e dispositivi di salvataggio), VIII (Procedure di emergenza, ruolo d'appello e esercitazioni), IX (Radiocomunicazioni) e X (Sistemi di navigazione e assetto) per le unità esistenti. Si tratta di misure già presenti nel Protocollo di Torremolinos del 1993 e pertanto già applicate in Italia. È comunque prevista la possibilità di attuazione progressiva da parte dell'amministrazione, da completare entro dieci anni per il capitolo IX e cinque anni per i capitoli VII, VIII e X. In caso di utilizzo di detta opzione, lo Stato competente deve darne comunicazione all'IMO.

Viene, inoltre, conferita all'Amministrazione la facoltà di esentare una nave dalle ispezioni annuali di cui alla lettera d) del paragrafo 1 della regola I/7 e alla lettera d) del paragrafo 1 della regola I/9, se ritenute irragionevoli e impraticabili in considerazione del tipo e dell'area operativa della nave.

Per quanto concerne gli effetti dell'applicazione dell'Accordo, si evidenzia che la regola 2 contiene le definizioni: rispetto a quelle del Protocollo del 1993, è stata eliminata la definizione della « linea di base » e sono state aggiunte le due nuove definizioni della « stazza lorda » (Regola I/2.22) e della « data anniversaria » per i certificati (Regola I/2.23).

La regola 3 disciplina le esenzioni. Rispetto a quanto già previsto e attuato con il Protocollo di Torremolinos del 1993, l'Ac-

cordo ha esteso la possibilità di concedere esenzioni da parte dell'amministrazione. Si prevede, infatti, che l'amministrazione può esentare qualsiasi nave autorizzata a battere la bandiera dello Stato da uno qualsiasi dei requisiti del Protocollo, se ritiene che l'applicazione di esso sia irragionevole e impraticabile in considerazione del tipo di nave, delle condizioni meteorologiche e dell'assenza di pericoli generali per la navigazione, a condizione che la nave risponda a requisiti di sicurezza che, a giudizio dell'amministrazione medesima, siano ritenuti adeguati al servizio cui la nave è destinata e tali da garantire l'incolumità complessiva della nave e delle persone a bordo, nonché che la nave operi esclusivamente in ben determinate zone di pesca. Anche in questi casi, l'amministrazione deve comunicare all'IMO le esenzioni rilasciate.

La regola 4 disciplina le equivalenze, mentre la regola 5 disciplina riparazioni, cambiamenti e modifiche: dette disposizioni non sono state modificate dall'Accordo.

Al riguardo, si evidenzia che l'articolo 4 del decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, stabilisce le modalità con cui possono essere rilasciate esenzioni ed equivalenze, previa notifica alla Commissione europea.

Le regole da 6 a 17 dell'Annesso sostituiscono le regole da 6 a 11 del Protocollo di Torremolinos del 1993.

La regola 6 disciplina il sistema di visite e certificazioni, ricalcando quello precedente e prevedendo, pertanto, che le visite possono essere eseguite dall'amministrazione o dagli organismi riconosciuti.

La regola 7 disciplina le visite che devono essere condotte sui dispositivi di salvataggio e sugli altri equipaggiamenti. Si prevedono:

una visita iniziale, prima che l'unità venga messa in servizio. Questa visita ha lo scopo di garantire che tutti gli equipaggiamenti siano in buone condizioni di funzionamento e soddisfino i requisiti prescritti;

una visita di rinnovo, ad intervalli specificati dall'amministrazione ma non superiori a cinque anni;

una visita periodica, entro tre mesi prima o dopo la data del secondo o del terzo anniversario del certificato internazionale di sicurezza dei pescherecci, che sostituisce una delle visite annuali;

una visita annuale, entro tre mesi prima o dopo ogni data anniversaria del certificato internazionale di sicurezza dei pescherecci. Nel corso di detta visita deve essere eseguita un'ispezione generale degli equipaggiamenti, in conformità alla regola 10;

una visita addizionale, che deve essere condotta dopo una riparazione risultante dalle indagini prescritte nella regola 10 od ogni volta che sono effettuate riparazioni o innovazioni importanti. Lo scopo di questa ispezione è garantire che le riparazioni o le modifiche necessarie siano state realmente eseguite, che il materiale e le lavorazioni siano soddisfacenti e che la nave sia conforme, sotto tutti gli aspetti, alle disposizioni del Protocollo e del regolamento internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare nonché alle disposizioni emanate dall'amministrazione.

La regola 8 disciplina le visite alle installazioni radio e prevede le ispezioni cui sottoporre gli impianti radio (compresi quelli utilizzati nei mezzi di salvataggio) delle navi cui si applicano i capitoli VII e IX (unità con lunghezza pari o superiore a 45 metri). La periodicità delle visite ricalca quella prevista nella regola 7, salva la possibilità di decidere se fare la visita periodica in prossimità della data anniversaria del certificato o al secondo o terzo anniversario del certificato.

La regola 9 disciplina le visite alla struttura, alla macchina e agli equipaggiamenti, prevedendo anche a questo riguardo le visite iniziale, di rinnovo, intermedia, annuale e addizionale, con verifiche mirate alla carena durante la visita iniziale e almeno due volte durante il periodo quinquennale di validità del certificato. In ogni caso, il periodo intercorrente tra due visite alla carena non deve superare trentasei mesi.

La regola 10 prevede che le condizioni della nave e del suo equipaggiamento de-

sono essere mantenute conformi dopo che è stata completata qualsiasi visita della nave ai sensi delle regole 7, 8 o 9, e nessun cambiamento deve essere apportato senza l'approvazione dell'amministrazione. In caso di incidenti o malfunzionamenti a bordo è posto, inoltre, a carico del comandante o dell'armatore della nave l'obbligo di avvisare l'Amministrazione, che dovrà valutare se sia necessaria una visita addizionale.

La regola 11 prevede che dopo un'ispezione iniziale o di rinnovo a un peschereccio, con esito positivo, deve essere rilasciato un certificato denominato « certificato internazionale di sicurezza per pescherecci », ad eccezione delle navi esentate.

La regola 12 stabilisce che il certificato può essere rilasciato, previa autorizzazione dell'amministrazione, da un altro Stato parte dell'Accordo. Qualsiasi certificato così rilasciato deve contenere una dichiarazione attestante che è stato rilasciato su richiesta del Governo dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

La regola 13 prevede che il certificato venga rilasciato per un periodo specificato dall'amministrazione, comunque non superiore a cinque anni, stabilendo, inoltre, i termini di validità rispetto alla conclusione delle visite di rinnovo.

Le regole 14, 15, 16 e 17 si riferiscono ai modelli dei certificati che devono essere rilasciati, stabilendo la redazione in due lingue, per l'Italia in italiano e in inglese. Si prevede, inoltre, che i certificati debbano essere prontamente disponibili a bordo per essere esaminati in qualsiasi momento e che siano accettati reciprocamente dalle parti dell'Accordo.

In ambito nazionale, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, l'autorità marittima rilascia, con riferimento alle unità da pesca di lunghezza eguale o superiore a 24 metri, il certificato di conformità in attuazione del Protocollo di Torremolinos a seguito di visita secondo le modalità previste dall'articolo 7 del decreto legislativo medesimo. Il certificato ha validità di quattro anni, con obbligo di visite periodiche e intermedie. Nei porti di Paesi membri dell'Unione europea, il certificato può essere rilasciato

dalle autorità locali in nome e per conto dello Stato italiano, a richiesta dell'autorità consolare, dopo avere sottoposto a visita la nave da pesca.

Il capitolo II è suddiviso in 15 regole e contiene disposizioni concernenti la costruzione, la tenuta stagna e gli equipaggiamenti. Dette disposizioni disciplinano criteri di costruzione, le porte stagne, l'integrità dello scafo, i boccaporti, l'apertura della sala macchine e le altre aperture sul ponte, i dispositivi sonori, i portelloni, l'area di ancoraggio eccetera, definendone le caratteristiche e i requisiti minimi. Si tratta di disposizioni già in vigore in ambito nazionale poiché contenute nel Protocollo di Torremolinos del 1993 e applicate ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541.

Il capitolo III è suddiviso in 14 regole e contiene disposizioni riguardanti la stabilità e la navigabilità, la prova di stabilità, le condizioni operative, le informazioni sulla stabilità eccetera: sono definiti parametri già applicati in ambito nazionale poiché contenuti nel Protocollo di Torremolinos del 1993.

Il capitolo IV è suddiviso in 24 regole e contiene disposizioni concernenti le macchine, gli impianti elettrici e i locali macchine senza guardia continua. Vengono qui stabiliti i criteri relativi a installazioni elettriche, timoneria, locali macchine, sistema di pompaggio delle acque di sentina, protezione contro il rumore, impianti di refrigerazione per la conservazione del pescato eccetera. Anche i parametri qui definiti sono già applicati in ambito nazionale poiché contenuti nel Protocollo di Torremolinos del 1993 ed estesi, in attuazione della direttiva 97/70/CE, anche alle unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri dal decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541.

Il capitolo V contiene le disposizioni inerenti alla protezione antincendio, alla rilevazione degli incendi, alla loro estinzione e alla lotta antincendio ed è composto da 44 regole. Anche in questo caso, i requisiti sono già applicati poiché contenuti nel Protocollo di Torremolinos del 1993. L'Accordo ha tuttavia aggiunto alla Regola 1 il paragrafo (1), che ha specificato

che il capitolo, salva espressa previsione diversa, si applica alle navi da pesca nuove di lunghezza eguale o superiore a 45 metri. In ambito nazionale, i requisiti previsti dal capitolo V sono invece estesi, ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 97/70/CE e del decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, a tutte le unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri.

Il capitolo VI contiene le disposizioni concernenti la protezione dell'equipaggio e si compone di 4 regole che disciplinano le misure generali, le aperture sul ponte, le murate e i parapetti, le scale e scalette. Le disposizioni non sono state modificate dall'Accordo e sono, pertanto, già contenute nel Protocollo di Torremolinos del 1993.

Il capitolo VII disciplina i mezzi e i dispositivi di salvataggio e si compone di 26 regole. L'accordo ha aggiunto tre paragrafi alla regola 5, che disciplina il numero e la tipologia dei mezzi collettivi di salvataggio e battelli di emergenza, prevedendo ora:

per le imbarcazioni o zattere di salvataggio, la possibilità di installarle su un solo lato della nave, a condizione che siano sufficienti per il doppio delle persone trasportabili e che possano essere trasferite facilmente dall'altro lato;

nel caso in cui un'imbarcazione o zattera di salvataggio si perda o diventi inservibile, deve esserne disponibile un'altra da poter essere utilizzata su entrambi i lati della nave;

se un battello di emergenza interferisce con il normale funzionamento della nave, l'amministrazione può ammettere apparecchi equivalenti.

In Italia, l'applicabilità delle suddette disposizioni è stata estesa, ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 97/70/CE, recepita dal decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, a tutte le unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri.

Il capitolo VIII, composto da 32 regole, contiene le disposizioni concernenti le procedure di emergenza, gli appelli e le esercitazioni, non modificate dall'Accordo.

Il capitolo IX contiene le disposizioni inerenti alle radiocomunicazioni ed è composto da 16 regole. L'Accordo ha aggiunto al paragrafo (2) la possibilità di deroga alle disposizioni del paragrafo 1 (che prevedeva l'adeguamento degli apparati in questione entro il 1° febbraio 1999), prevedendo che l'amministrazione può consentire che l'attuale sistema di radiocomunicazione continui ad essere utilizzato a bordo dei pescherecci esistenti qualora lo riconosca equivalente in relazione ai requisiti previsti. L'applicabilità delle suddette disposizioni è stata estesa in Italia, ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 97/70/CE, recepita dal decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, a tutte le unità di lunghezza eguale o superiore a 24 metri.

Il capitolo X contiene le disposizioni concernenti le prescrizioni relative all'installazione di sistemi e apparecchiature di navigazione a bordo delle navi e si compone di 6 regole, che disciplinano le apparecchiature di navigazione, le pubblicazioni nautiche, la cartografia, eccetera. Il capitolo non è stato modificato dall'Accordo.

Gli Allegati contengono i nuovi modelli dei certificati previsti.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

Dall'applicazione delle disposizioni della legge di autorizzazione alla ratifica dell'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, non derivano nuovi o maggiori oneri per lo Stato o per le singole Amministrazioni coinvolte.

La materia oggetto dell'Accordo risulta già disciplinata, infatti, dalla direttiva del Consiglio 11 dicembre 1997, n. 97/70/CE, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, direttiva che ha, altresì, esteso l'applicazione di alcune disposizioni del Protocollo e della Convenzione di Torremolinos, applicabili alle sole navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 45 metri, anche a quelle con lunghezza superiore ai 24 metri.

La direttiva 97/70/CE, come modificata dalla direttiva della Commissione 18 marzo 1999, n. 1999/19/CE, è stata recepita con il decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541.

Da quanto precede discende che essendo le disposizioni dell'Accordo, di fatto, già vigenti in Italia, in conseguenza del recepimento delle direttive 97/1970/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, l'intervento si caratterizza per l'invarianza della spesa e non richiede l'impiego di alcuna risorsa umana, strumentale e finanziaria ulteriore rispetto a quelle disponibili a legislazione vigente.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

Daria Perrotta

20/03/2025



ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo - Coerenza con il programma di Governo.**

Il disegno di legge risponde all'obiettivo di dare esecuzione a quanto previsto dall'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza delle navi da pesca del 1977 (per il seguito, "Accordo"), che mira a incrementare gli *standard* di sicurezza delle unità da pesca e, a tal fine, contiene disposizioni sulla progettazione, sulla costruzione e sull'equipaggiamento dei pescherecci. Altresì, la Convenzione contiene disposizioni volte a proteggere la sicurezza degli equipaggi e delle altre persone a bordo delle unità da pesca, fornendo condizioni di parità per l'industria di settore.

Considerato l'elevato numero di occupati nel settore della pesca (circa 55 milioni in tutto il mondo) e di pescherecci (oltre 4 milioni nel mondo, in Italia circa 29.000), il disegno di legge di ratifica ha l'obiettivo di proteggere e promuovere i diritti dei lavoratori del settore e di garantire maggiori standard di sicurezza per il settore della pesca professionale.

Infatti, come espressamente riportato nella decisione del Consiglio dell'Unione europea n. 2014/195/UE del 17 febbraio 2014, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea 9 aprile 2014, n. L 106, è nell'interesse della sicurezza marittima e della concorrenza leale che gli Stati membri le cui navi da pesca battenti la propria bandiera, rientranti nel campo di applicazione dell'Accordo e che operano nel loro mare territoriale o che sbarcano le loro catture nei loro porti, ratifichino l'Accordo, in modo da garantire l'entrata in vigore delle disposizioni del Protocollo di Torremolinos. Infatti, a seguito dell'entrata in vigore dell'Accordo, sarà possibile aggiornare, mediante proposte trasmesse all'IMO, una serie di disposizioni del Protocollo di Torremolinos divenute obsolete in seguito all'adozione della direttiva 97/1970/CE del Consiglio dell'11 dicembre 1997, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri.

Lo strumento proposto è del tutto coerente con l'azione di Governo, sempre tesa ad una politica di implementazione della sicurezza della navigazione. L'Accordo è in linea con il programma di Governo in quanto assicura una presenza attiva dell'Italia nella discussione e nelle decisioni in merito alla determinazione degli *standard* tecnici che sono alla base della Convenzione di Torremolinos.

Il ricorso alla legge di autorizzazione si rende necessario in quanto l'Accordo rientra nelle fattispecie previste dall'articolo 80 della Costituzione.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale risulta già conforme alla Convenzione internazionale di Torremolinos. Al riguardo, si evidenzia che nel 1977 l'IMO (International Maritime Organization) ha adottato la

Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza dei pescherecci, modificata dal Protocollo di Torremolinos del 1993. Entrambi gli atti sono stati ratificati dall'Italia, rispettivamente, ai sensi della legge 2 maggio 1983, n. 293 (Adesione alla convenzione internazionale sulla sicurezza delle navi da pesca, adottata a Torremolinos il 2 aprile 1977, e sua esecuzione) e della legge 17 dicembre 1999, n. 511 (Adesione della Repubblica italiana al Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, fatto a Torremolinos il 2 aprile 1993).

Tuttavia, i suddetti strumenti internazionali non sono mai entrati in vigore, in ragione della mancata adesione del numero minimo di Stati previsti. Pertanto, l'IMO ha successivamente adottato l'Accordo di Città del Capo del 2012, con la finalità di agevolare l'entrata in vigore dei precedenti trattati.

L'articolo 3, paragrafo 4 del Protocollo di Torremolinos stabilisce che le parti decidono quali delle sue disposizioni che contemplano un limite di lunghezza maggiore di 24 metri debbano applicarsi, in tutto o in parte, a navi battenti la loro bandiera la cui lunghezza è inferiore al limite di lunghezza prescritto ma superiore a 24 metri, mentre l'articolo 3, paragrafo 5 di tale Protocollo dispone che le parti si impegnano a stabilire norme uniformi per le suddette navi da pesca che operano nella stessa regione.

In applicazione di tale ultima disposizione, l'Unione europea ha approvato la direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri. Con tale direttiva è stata estesa l'applicazione di alcune disposizioni del Protocollo e della Convenzione di Torremolinos, applicabili alle sole navi da pesca di lunghezza pari o superiore a 45 metri, alle navi con lunghezza superiore ai 24 metri, in considerazione del fatto che limitare l'applicazione su scala comunitaria del Protocollo alle navi di almeno 45 metri avrebbe creato una disparità, a livello di sicurezza, tra queste e le navi da pesca più piccole, di lunghezza compresa tra 24 e 45 metri, distorcendo così la concorrenza.

La richiamata direttiva 97/70/CE, come modificata dalla direttiva della Commissione 18 marzo 1999, n. 1999/19/CE (recante modifica della direttiva 97/70/CE del Consiglio che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri) è stata recepita con il decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, recante attuazione delle direttive 97/70/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri.

Per quanto precede, si evidenzia che l'Accordo non presenta profili di incoerenza e contraddizione con il quadro normativo nazionale (al contrario, già in linea con le previsioni dell'Accordo medesimo), né sussistono motivi di contrasto tra l'adesione all'Accordo e gli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea, che con la richiamata decisione n. 2014/195/UE del 17 febbraio 2014, ha autorizzato gli Stati membri a firmare, ratificare o aderire all'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca.

Il quadro normativo nazionale è così articolato:

- legge 5 giugno 1962, n. 616, recante "*Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare*";
- legge 2 maggio 1983, n. 293, recante "*Adesione alla convenzione internazionale sulla sicurezza delle navi da pesca, adottata a Torremolinos il 2 aprile 1977, e sua esecuzione*";
- decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante "*Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485*";
- decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298, recante "*Attuazione della direttiva 93/103/CE relativa alle prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca*";
- legge 17 dicembre 1999, n. 511, recante "*Adesione della Repubblica italiana al protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, fatto a Torremolinos il 2 aprile 1993*";

- decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541, recante “Attuazione delle direttive 97/70/CE e 1999/19/CE sull’istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri”;
- decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, recante “Attuazione dell’articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”;
- decreto legislativo 9 gennaio 2012, n. 4, recante “Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura, a norma dell’articolo 28 della legge 4 giugno 2010, n. 96”;
- legge 23 settembre 2013, n. 113, recante “Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell’Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell’OIL, nonché norme di adeguamento interno”.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

L’Accordo non incide sulle leggi e sui regolamenti vigenti, in quanto le sue disposizioni sono in linea con quelle di cui al decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541.

4) Analisi della compatibilità dell’intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento in esame non presenta profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) Analisi della compatibilità dell’intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie a statuto speciale nonché degli enti locali.

Dall’analisi dell’Accordo non emergono profili di impatto normativo sull’assetto delle autonomie territoriali e sulle relative competenze. L’intervento normativo è infatti pienamente compatibile con le regole di riparto di competenze tra lo Stato, le regioni e gli enti locali, in quanto la materia della sicurezza della navigazione rientra, ai sensi dell’articolo 117 della Costituzione, nella competenza legislativa esclusiva dello Stato. Infatti, ai sensi dell’articolo 104, comma 1, lettera v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all’amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. La materia è ascrivibile a profili afferenti all’ordine pubblico e alla sicurezza, materia di esclusiva competenza statale. Il provvedimento, avendo come unico destinatario l’amministrazione statale, non confligge, pertanto, con le attribuzioni regionali. La sicurezza della navigazione, infatti, va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi dell’articolo 117 della Costituzione: l’esigenza di assicurare l’incolumità personale dei soggetti coinvolti nella navigazione (equipaggio e passeggeri) anche attraverso prescrizioni concernenti le ispezioni che mirino ad accertare la sussistenza e il permanere del grado di sicurezza richiesto, pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera h) del secondo comma del citato articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia “ordine pubblico e sicurezza a esclusione della polizia amministrativa locale”.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall’articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, di cui alle previsioni dell’articolo 118, primo comma, della Costituzione. L’entrata in vigore dell’Accordo non incide sull’attività delle autonomie territoriali e, pertanto, non risultano direttamente coinvolti i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza in materia di ripartizione delle funzioni amministrative. Come precisato al precedente punto 5), la natura dell’Accordo è tale che la sua entrata in vigore non incide sull’attività delle autonomie territoriali italiane.

7) Verifica dell’assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Il provvedimento non comporta effetti di rilegificazione e non vi è la possibilità di delegificare la materia. Trattandosi del recepimento di una convenzione internazionale rientrante nella fattispecie di cui all'articolo 80 della Costituzione, il ricorso al disegno di legge è l'unico strumento normativo possibile.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Allo stato attuale non risultano esservi, all'esame del Parlamento, progetti di legge vertenti su materie analoghe.

9) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non si registrano pronunce giurisprudenziali né giudizi di costituzionalità pendenti sulle materie disciplinate dall'Accordo.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.*

L'intervento non pone problemi di compatibilità con il diritto europeo, in quanto trattasi dell'adesione a un Accordo internazionale le cui disposizioni sono in linea con quelle della direttiva del Consiglio 11 dicembre 1997, n. 97/70/CE. Proprio la Commissione europea ha autorizzato, con decisione 17 febbraio 2014, n. 2014/195/UE, gli Stati membri a ratificare l'Accordo, prevedendo il deposito della dichiarazione di cui all'allegato della decisione medesima.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano procedure d'infrazione vertenti sulla medesima o su analoga materia.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento risulta compatibile con gli obblighi internazionali in materia.

13) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non si rilevano linee prevalenti della giurisprudenza ovvero pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

14) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi dinanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non si rilevano linee prevalenti della giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo sulla materia oggetto del disegno di legge.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.*

Non risultano indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

Nel testo non sono presenti nuove definizioni normative.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi e non si evidenziano criticità.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Il disegno di legge non introduce modifiche o integrazioni alle disposizioni vigenti.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo nel testo normativo.

L'intervento non determina l'abrogazione di alcuna disposizione.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non risultano disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi, né alcuna reviviscenza di norme precedentemente abrogate o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

L'intervento non comporta la necessità di adottare successivi atti attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche, con correlata indicazione nella relazione tecnica della sostenibilità dei relativi costi.

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche di dati o riferimenti statistici in quanto i dati utilizzati e già in possesso dell'Amministrazione sono stati ritenuti sufficienti.

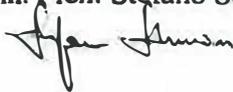
DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL'AIR

Al Capo del Dipartimento
per gli Affari Giuridici e Legislativi

Si comunica, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lettera d), del D.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, che lo schema di disegno di legge concernente "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, con Annesso, fatto a Città del Capo l'11 ottobre 2012", in programma per una delle prossime riunioni preparatorie del Consiglio dei Ministri, non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati internazionali.

Roma, 19 novembre 2024

Il Capo dell'Ufficio Legislativo
Min. Plen. Stefano Soliman



VISTO

Roma, 24 GEN. 2025

Il Capo del Dipartimento per gli
Affari Giuridici e Legislativi



DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, con Annesso, fatto a Città del Capo l'11 ottobre 2012.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena e intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 4 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

(Autorità competente)

1. Ai fini della presente legge, l'autorità competente a dare esecuzione alle disposizioni dell'Accordo è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Art. 4.

(Dichiarazioni)

1. Il Governo è autorizzato a rendere, al momento del deposito dello strumento di ratifica, la dichiarazione di cui all'allegato alla decisione 2014/195/UE del Consiglio, del 17 febbraio 2014.

Art. 5.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni competenti svolgono le attività previste dalla presente legge con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Art. 6.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

PAGINA BIANCA

**CAPE TOWN AGREEMENT OF 2012 ON THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS
OF THE TORREMOLINOS PROTOCOL OF 1993 RELATING TO THE TORREMOLINOS
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF FISHING VESSELS, 1977**



**CAPE TOWN AGREEMENT OF 2012 ON THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS
OF THE TORREMOLINOS PROTOCOL OF 1993 RELATING TO THE TORREMOLINOS
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF FISHING VESSELS, 1977**

THE PARTIES TO THIS AGREEMENT,

RECOGNIZING the significant contribution to maritime safety in general and that of fishing vessels which can be made by implementation of the provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977,

ACKNOWLEDGING, HOWEVER, that certain provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, have given rise to difficulties in their implementation by a number of States having substantial fishing fleets under their flags and that this has prevented the entry into force of that Protocol and, consequently, the implementation of the regulations contained therein,

DESIRING to establish by common agreement the highest practicable standards for the safety of fishing vessels that can be implemented by all the States concerned,

CONSIDERING that this objective may best be achieved by the conclusion of an Agreement relating to the implementation of the provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977,

HAVE AGREED as follows:



Article 1 General obligations

- (1) The Parties to this Agreement shall give effect to the provisions of:
- (a) the articles of this Agreement; and
 - (b) the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (hereinafter referred to as the "1993 Torremolinos Protocol"), with the exception of article 1, paragraphs (1)(a), (2) and (3), article 9 and article 10 of that Protocol, as modified by this Agreement.
- (2) The articles of this Agreement, articles 2 to 8 and 11 to 14 of the 1993 Torremolinos Protocol, the regulations in the annex to the 1993 Torremolinos Protocol, and the regulations in the annex to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (hereinafter referred to as the "1977 Torremolinos Convention") shall, subject to the modifications set out in this Agreement, be read and interpreted as a single instrument.
- (3) The annex to this Agreement shall constitute an integral part of the Agreement and a reference to this Agreement shall constitute at the same time a reference to the annex thereto.

Article 2 Interpretation and application of the 1993 Torremolinos Protocol and the 1977 Torremolinos Convention

Articles 2 to 8 inclusive and articles 11 to 14 inclusive of the 1993 Torremolinos Protocol shall apply to this Agreement. In applying these articles, the regulations in the annex to the 1993 Torremolinos Protocol, and the regulations in the annex to the 1977 Torremolinos Convention, a reference to "the present Protocol" or to "the Convention", respectively, shall be deemed to mean a reference to this Agreement.

Article 3 Signature, ratification, acceptance, approval and accession

- (1) This Agreement shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 11 February 2013 to 10 February 2014 and shall thereafter remain open for accession.
- (2) All States may become Parties to this Agreement by expressing their consent to be bound by the Agreement by:
- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) signature subject to the procedure set out in paragraph (4) of this article; or
 - (d) accession.



(3) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

(4) A State which has deposited before the date of the adoption of this Agreement an instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the 1993 Torremolinos Protocol and which has signed this Agreement in accordance with paragraph (2)(c) of this article shall be deemed to have expressed its consent to be bound by this Agreement 12 months after the date of the adoption of this Agreement unless that State notifies the depositary in writing before that date that it is not availing itself of the simplified procedure set out in this paragraph.

Article 4 **Entry into force**

(1) This Agreement shall enter into force 12 months after the date on which not less than 22 States the aggregate number of whose fishing vessels of 24 m in length and over operating on the high seas is not less than 3,600 have expressed their consent to be bound by it.

(2) For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Agreement after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Agreement or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

(3) For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Agreement after the date on which it enters into force, this Agreement shall take effect three months after the date of deposit of the instrument.

(4) After the date on which an amendment to this Agreement is deemed to have been accepted under article 11 of the 1993 Torremolinos Protocol, as applied to this Agreement pursuant to article 2, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to this Agreement as amended.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Agreement.

DONE AT CAPE TOWN this eleventh day of October two thousand and twelve.



ANNEX**MODIFICATIONS TO THE ANNEX AND THE APPENDICES TO THE ANNEX TO THE
TORREMOLINOS PROTOCOL OF 1993 RELATING TO THE TORREMOLINOS
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF FISHING VESSELS, 1977****REGULATIONS FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF FISHING VESSELS****CHAPTER I****GENERAL PROVISIONS****Regulation 1 – Application**

1 The existing text of the regulation is replaced by the following:

"(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this annex shall apply to new vessels.

(2) For the purpose of this Protocol, the Administration may decide to use the following gross tonnage in place of length (L) as the basis for measurement for all chapters:

- (a) a gross tonnage of 300 shall be considered equivalent to a length (L) of 24 m;
- (b) a gross tonnage of 950 shall be considered equivalent to a length (L) of 45 m;
- (c) a gross tonnage of 2,000 shall be considered equivalent to a length (L) of 60 m; and
- (d) a gross tonnage of 3,000 shall be considered equivalent to a length (L) of 75 m.

(3) Each Party which avails itself of the possibility afforded in paragraph (2) shall communicate to the Organization the reasons for that decision.

(4) Where a Party has concluded that it is not immediately possible to implement all of the measures provided for in chapters VII, VIII, IX and X on existing ships, the Party may, in accordance with a plan, progressively implement the provisions of chapter IX over a period of no more than 10 years and the provisions of chapters VII, VIII and X over a period of no more than five years.

(5) Each Party which avails itself of the possibility afforded in paragraph (4) shall in its first communication to the Organization:

- (a) indicate the provisions of chapters VII, VIII, IX and X to be progressively implemented;
- (b) explain the reasons for the decision taken under paragraph (4);



- (c) describe the plan for progressive implementation, which shall not be for more than five or 10 years, as appropriate; and
- (d) in subsequent communications on the application of this Protocol, describe measures taken with a view to giving effect to the provisions of the Protocol and progress made in line with the time frame established.

(6) The Administration may exempt a vessel from annual surveys, as specified in regulations 7(1)(d) and 9(1)(d), if it considers that the application is unreasonable and impracticable in view of the vessel's operating area and the type of vessel."

Regulation 2 – Definitions

2 The existing paragraph (14) is deleted, the existing paragraphs (15) to (22) are renumbered as (14) to (21) and the following new paragraphs (22) and (23) are added:

"(22) *Gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any instrument amending or replacing it.

(23) *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the relevant certificate."

Regulation 3 – Exemptions

3 Paragraphs (3) and (4) are replaced by the following:

"(3) The Administration may exempt any vessel entitled to fly its flag from any of the requirements of this annex if it considers that the application is unreasonable and impracticable in view of the type of vessel, the weather conditions and the absence of general navigational hazards, provided:

- (a) the vessel complies with safety requirements which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the vessel and persons on board;
- (b) the vessel is operating solely in:
 - (i) a common fishing zone established in adjoining marine areas under the jurisdiction of neighbouring States which have established that zone, in respect of vessels entitled to fly their flags, only to the extent and under the conditions that those States agree, in accordance with international law, to establish in this regard; or
 - (ii) the exclusive economic zone of the State of the flag it is entitled to fly, or, if that State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than



200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured; or

(iii) the exclusive economic zone or a marine area under the jurisdiction of another State, or a common fishing zone, in accordance with an agreement between the States concerned in accordance with international law, only to the extent and under the conditions that those States agree to establish in this regard; and

(c) the Administration notifies the Secretary-General of the terms and conditions on which the exemption is granted under this paragraph.

(4) An Administration which allows any exemption under paragraph (1) or (2) shall communicate to the Organization particulars of the same to the extent necessary to confirm that the level of safety is adequately maintained and the Organization shall circulate such particulars to the Parties for their information."

4 The existing regulations 6 to 11 are replaced by the following new regulations 6 to 17:

"Regulation 6 – Inspection and survey

(1) The inspection and survey of vessels, so far as regards the enforcement of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(2) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraph (1) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (a) require repairs to a vessel; and
- (b) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

(3) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the vessel or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the vessel is not fit to proceed to sea without danger to the vessel or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the vessel is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give



such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall ensure that the vessel shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the vessel or persons on board.

(4) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Regulation 7 – Surveys of life-saving appliances and other equipment

(1) The life-saving appliances and other equipment as referred to in paragraph (2)(a) shall be subject to the surveys specified below:

- (a) an initial survey before the vessel is put in service;
- (b) a renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding five years, except where regulations 13(2), 13(5) and 13(6) are applicable;
- (c) a periodical survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph (1)(d). Alternatively, the Administration may decide that the periodical survey shall be carried out within three months before the second anniversary date and three months after the third anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate;
- (d) an annual survey within three months before or after each anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate; and
- (e) an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in regulation 10 or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the vessel complies in all respects with the provisions of the present regulations and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

(2) The surveys referred to in paragraph (1) shall be carried out as follows:

- (a) the initial survey shall include a complete inspection of the fire safety systems and appliances, life-saving appliances and arrangements except radio installations, the shipborne navigational equipment, pilot transfer arrangements and other equipment to which chapters II, III, IV, V, VI, VII, VIII and X apply



to ensure that they comply with the requirements of the present regulations, are in satisfactory condition and are fit for the service for which the vessel is intended. The fire control plans, nautical publications, lights, shapes, means of making sound signals and distress signals shall also be subject to the above-mentioned survey for the purpose of ensuring that they comply with the requirements of the present regulations and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

- (b) the renewal and periodical surveys shall include an inspection of the equipment referred to in paragraph (2)(a) to ensure that it complies with the relevant requirements of the present regulations and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, is in satisfactory condition and is fit for the service for which the vessel is intended; and
- (c) the annual survey shall include a general inspection of the equipment referred to in paragraph (2)(a) to ensure that it has been maintained in accordance with regulation 10(1) and that it remains satisfactory for the service for which the vessel is intended.

(3) The periodical and annual surveys referred to in paragraphs (1)(c) and (1)(d) shall be endorsed on the International Fishing Vessel Safety Certificate.

Regulation 8 – Surveys of radio installations

- (1) The radio installations, including those used in life-saving appliances, of vessels to which chapters VII and IX apply shall be subject to the surveys specified below:
 - (a) an initial survey before the vessel is put in service;
 - (b) a renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding five years, except where regulations 13(2), 13(5) and 13(6) are applicable;
 - (c) a periodical survey within three months before or after each anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate; or a periodical survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate. Alternatively, the Administration may decide that the periodical survey shall be carried out within three months before the second anniversary date and three months after the third anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate; and
 - (d) an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in regulation 10 or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such



repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the vessel complies in all respects with the provisions of the present regulations and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

- (2) The surveys referred to in paragraph (1) shall be carried out as follows:
- (a) the initial survey shall include a complete inspection of the radio installations, including those used in life-saving appliances, to ensure that they comply with the requirements of the present regulations; and
 - (b) the renewal and periodical surveys shall include an inspection of the radio installations, including those used in life-saving appliances, to ensure that they comply with the requirements of the present regulations.
- (3) The periodical surveys referred to in paragraph (1)(c) shall be endorsed on the International Fishing Vessel Safety Certificate.

Regulation 9 – Surveys of structure, machinery and equipment

- (1) The structure, machinery and equipment (other than items in respect of regulations 7 and 8) as referred to in paragraph (2)(a) shall be subject to the surveys and inspections specified below:
- (a) an initial survey including an inspection of the outside of the vessel's bottom before the vessel is put in service;
 - (b) a renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding five years, except where regulations 13(2), 13(5) and 13(6) are applicable;
 - (c) an intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate, which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph (1)(d). Alternatively, the Administration may decide that the intermediate survey shall be carried out within three months before the second anniversary date and three months after the third anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate;
 - (d) an annual survey within three months before or after each anniversary date of the International Fishing Vessel Safety Certificate;
 - (e) a minimum of two inspections of the outside of the vessel's bottom during any five-year period, except where regulation 13(5) is applicable. Where regulation 13(5) is applicable, this five-year period may be extended to coincide with the extended period of validity of the certificate. In all cases the interval between any two such inspections shall not exceed 36 months; and



- (f) an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in regulation 10, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the vessel complies in all respects with the provisions of the present regulations and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.
- (2) The surveys and inspections referred to in paragraph (1) shall be carried out as follows:
- (a) the initial survey shall include a complete inspection of the structure, machinery and equipment. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, materials, scantlings and workmanship of the structure, boilers and other pressure vessels, their appurtenances, main and auxiliary machinery including steering gear and associated control systems, electrical installations and other equipment comply with the requirements of the present regulations, are in satisfactory condition and are fit for the service for which the vessel is intended and that the required stability information is provided;
- (b) the renewal survey shall include an inspection of the structure, machinery and equipment as referred to in paragraph (2)(a) to ensure that they comply with the requirements of the present regulations, are in satisfactory condition and are fit for the service for which the vessel is intended;
- (c) the intermediate survey shall include an inspection of the structure, boilers and other pressure vessels, machinery and equipment, the steering gear and the associated control systems and electrical installations to ensure that they remain satisfactory for the service for which the vessel is intended;
- (d) the annual survey shall include a general inspection of the structure, machinery and equipment referred to in paragraph (2)(a), to ensure that they have been maintained in accordance with regulation 10(1) and that they remain satisfactory for the service for which the vessel is intended; and
- (e) the inspection of the outside of the vessel's bottom and the survey of related items inspected at the same time shall be such as to ensure that they remain satisfactory for the service for which the vessel is intended.
- (3) The intermediate and annual surveys and the inspections of the outside of the vessel's bottom referred to in paragraphs (1)(c), (1)(d) and (1)(e) shall be endorsed on the International Fishing Vessel Safety Certificate.



Regulation 10 – Maintenance of conditions after survey

(1) The condition of the vessel and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present regulations to ensure that the vessel in all respects will remain fit to proceed to sea without danger to the vessel or persons on board.

(2) After any survey of the vessel under regulation 7, 8 or 9 has been completed, no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipment and other items covered by the survey, without the sanction of the Administration.

(3) Whenever an accident occurs to a vessel or a defect is discovered, either of which affects the safety of the vessel or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, the skipper or owner of the vessel shall report at the earliest opportunity to the Administration, the nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey, as required by regulation 7, 8 or 9, is necessary. If the vessel is in a port of another Party, the skipper or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such a report has been made.

Regulation 11 – Issue or endorsement of certificates

(1) A certificate called an International Fishing Vessel Safety Certificate shall be issued, except for vessels exempted under regulation 3(3), after an initial or renewal survey to a fishing vessel which complies with the relevant requirements of chapters II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX and X and any other relevant requirements of the present regulations.

(2) The International Fishing Vessel Safety Certificate referred to in paragraph (1) shall be supplemented by a Record of Equipment.

(3) When an exemption is granted to a vessel under and in accordance with the provisions of the present regulations, except for vessels exempted under regulation 3(3), a certificate called an International Fishing Vessel Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificate prescribed in this paragraph.

(4) The certificates referred to in this regulation shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it. In every case, that Administration assumes full responsibility for the certificates.

Regulation 12 – Issue or endorsement of certificates by another Party

A Party may, at the request of the Administration, cause a vessel to be surveyed and, if satisfied that the requirements of the present regulations are complied with, shall issue or authorize the issue of certificates to the vessel and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of certificates on the vessel in accordance with the present regulations. Any certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State the flag of which the vessel is entitled to fly, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 11.



Regulation 13 – Duration and validity of certificates

(1) An International Fishing Vessel Safety Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years. An International Fishing Vessel Exemption Certificate shall not be valid for longer than the period of the certificate to which it refers.

(2) (a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1), when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

(b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

(c) When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

(3) If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1), provided that the surveys referred to in regulations 7, 8 and 9 applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

(4) If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the vessel before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

(5) If a vessel at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the vessel to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a vessel to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

(6) In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph (2)(b) or (5). In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.



(7) If an annual, intermediate or periodical survey is completed before the period specified in the relevant regulations then:

- (a) the anniversary date shown on the relevant certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- (b) the subsequent annual, intermediate or periodical survey required by the relevant regulations shall be completed at the intervals prescribed by these regulations using the new anniversary date; and
- (c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual, intermediate or periodical surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by the relevant regulations are not exceeded.

(8) A certificate issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant surveys and inspections are not completed within the periods specified under regulations 7(1), 8(1) and 9(1);
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with the present regulations; and
- (c) upon transfer of the vessel to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the vessel is in compliance with the requirements of regulations 10(1) and 10(2). In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the State whose flag the vessel was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the vessel before a transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 14 – Forms of certificates and records of equipment

The certificates and records of equipment shall be drawn up in the form corresponding to the models given in the appendix to the annex to the present Protocol. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 15 – Availability of certificates

The certificates issued under regulations 11 and 12 shall be readily available on board for examination at all times.



Regulation 16 – Acceptance of certificates

Certificates issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Party for all purposes covered by the present Protocol. They shall be regarded by the other Party as having the same force as certificates issued by them.

Regulation 17 – Privileges

The privileges of the present Protocol may not be claimed in favour of any vessel unless it holds appropriate valid certificates."

CHAPTER V**FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION, FIRE EXTINCTION AND FIRE FIGHTING****PART A – GENERAL****Regulation 1 – General**

5 The existing text of the regulation is replaced by the following:

"(1) Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to new vessels of 45 m in length and over.

(2) One of the following methods of protection shall be adopted in accommodation and service spaces:

- (a) Method IF – The construction of all internal divisional bulkheads of non-combustible "B" or "C" Class divisions generally without the installation of a detection or sprinkler system in the accommodation and service spaces; or
- (b) Method IIF – The fitting of an automatic sprinkler and fire alarm system for the detection and extinction of fire in all spaces in which fire might be expected to originate, generally with no restrictions on the type of internal divisional bulkheads; or
- (c) Method IIIF – The fitting of an automatic fire alarm and detection system in all spaces in which a fire might be expected to originate, generally with no restriction on the type of internal divisional bulkheads, except that in no case shall the area of any accommodation space or spaces bounded by an "A" or "B" Class division exceed 50 square metres. However, the Administration may increase this area for public spaces.

(3) The requirements for use of non-combustible materials in construction and insulation of the boundary bulkheads of machinery spaces, control stations, etc., and the protection of stairway enclosures and corridors shall be common to all three methods."



CHAPTER VII**LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS****PART B – VESSEL REQUIREMENTS****Regulation 5 – Number and types of survival craft and rescue boats**

6 After the existing paragraph (4), new paragraphs (5), (6) and (7) are inserted as follows:

"(5) Where the arrangement required in paragraph (3)(a) would interfere with the normal operation of the vessel, the Administration may decide, in lieu of meeting the requirements, that vessels carry survival craft capable of being launched from only one side of the vessel. These survival craft shall be of sufficient aggregate capacity to accommodate at least twice the total number of persons on board, provided that the survival craft of sufficient capacity to accommodate the total number of persons on board can be easily transferred to the other side of the vessel, where they can be launched safely and rapidly.

(6) In the event of any one survival craft being lost or rendered unserviceable, there shall be sufficient survival craft available for use on either side, including those which are stowed in a position to be transferred to the other side, to accommodate the total number of persons on board. The transfer shall be easy to do, at a single open deck level, and all craft shall be free of obstacles to avoid entrapment and facilitate easy deployment.

(7) Where the arrangement required in paragraph (3)(b) would interfere with the normal operation of the vessel, the Administration may decide, in lieu of meeting the requirements, that vessels carry other equivalent appliances for rescuing persons from the water, taking into account the vessel's navigational area and operational condition."

7 The existing paragraphs (5) and (6) are renumbered as (8) and (9).

CHAPTER IX**RADIOCOMMUNICATIONS****PART A – APPLICATION AND DEFINITIONS****Regulation 1 – Application**

8 At the end of the existing paragraph (2), the following new sentence is added:

"Notwithstanding the provisions of paragraph (1), the Administration may permit the existing radiocommunication system to continue to be used on board existing fishing vessels, providing the Administration is satisfied that it is equivalent to the requirements of this chapter."



APPENDIX

CERTIFICATES AND RECORD OF EQUIPMENT

9 The existing text of the Appendix is replaced by the following:

"1 **Form of Safety Certificate for Fishing Vessels**

INTERNATIONAL FISHING VESSEL SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a
Record of Equipment

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the
Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the
Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977

under the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization authorized)

Particulars of vessel⁽¹⁾

Name of vessel

Distinctive number or letters

Port of registry

Length (L) (regulation I/2(5))/
Gross tonnage (regulation I/2(22))⁽²⁾

Sea areas in which vessel is certified to operate (regulation IX/2)

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or vessel was at a similar stage of construction in accordance with
regulation I/2(1)(c)(ii) or (1)(c)(iii)

Date of delivery or completion of major conversion

(1) Alternatively, the particulars of the vessel may be placed horizontally in boxes.

(2) Delete as appropriate.



THIS IS TO CERTIFY:

- 1.1 That the vessel has been surveyed in accordance with the requirements of regulations I/7, I/8 and I/9 of the Protocol.
- 1.2 That the vessel is/is not⁽²⁾ subject to the annual surveys required in regulations I/7(1)(d) and I/9(1)(d) of the Protocol.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation I/9 was satisfactory and the vessel complied with the relevant requirements of chapters II, III, IV, V and VI of the Protocol (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans);
 - 2.2 the last two inspections of the outside of the vessel's bottom took place on
 and
 (date) (date)
 - 2.3 the vessel complied with the requirements of the Protocol as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
 - 2.4 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Protocol;
 - 2.5 the vessel was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Protocol;
 - 2.6 the vessel complied with the requirements of the Protocol as regards radio installations;
 - 2.7 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Protocol;
 - 2.8 the vessel complied with the requirements of the Protocol as regards shipborne navigational equipment, means of pilot transfer arrangements and nautical publications;
 - 2.9 the vessel was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Protocol and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
 - 2.10 in all other respects the vessel complied with the relevant requirements of the Protocol.
- 3 That an International Fishing Vessel Exemption Certificate has/has not⁽²⁾ been issued.

⁽²⁾ Delete as appropriate.



This certificate is valid until⁽³⁾ subject to the annual, intermediate and periodical surveys and inspections of the outside of the vessel's bottom in accordance with regulations I/7, I/8 and I/9 of the Protocol.

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁽³⁾ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/13(1) of the Protocol. The day and the month of this date shall correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(23), unless amended in accordance with regulation I/13(7).



Endorsement for annual and intermediate surveys relating to structure, machinery and equipment referred to in paragraph 2.1 of this certificate

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/9 of the Protocol, the vessel was found to comply with the relevant requirements of the Protocol.

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/intermediate⁽²⁾ survey: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/intermediate⁽²⁾ survey: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/intermediate survey in accordance with regulation I/13(7)(c)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate⁽²⁾ survey in accordance with regulations I/9 and I/13(7)(c) of the Protocol, the vessel was found to comply with the relevant requirements of the Protocol.

Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁽²⁾ Delete as appropriate.



Endorsement for inspections of the outside of the vessel's bottom⁽⁴⁾

THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation I/9 of the Protocol, the vessel was found to comply with the relevant requirements of the Protocol.

First inspection: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Second inspection: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for annual and periodical surveys relating to life-saving appliances and other equipment referred to in paragraphs 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 and 2.9 of this certificate

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/7 of the Protocol, the vessel was found to comply with the relevant requirements of the Protocol.

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/periodical⁽²⁾ survey: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/periodical⁽²⁾ survey: Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁽⁴⁾ Provision may be made for additional inspections.
⁽²⁾ Delete as appropriate.



Annual survey: Signed:
 (Signature of authorized official)
 Place:
 Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/periodical survey in accordance with regulation I/13(7)(c)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/periodical⁽²⁾ survey in accordance with regulations I/7 and I/13(7)(c) of the Protocol, the vessel was found to comply with the relevant requirements of the Protocol.

Signed:
 (Signature of authorized official)
 Place:
 Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for periodical surveys relating to radio installations referred to in paragraphs 2.6 and 2.7 of this certificate

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/8 of the Protocol, the vessel was found to comply with the relevant requirements of the Protocol.

Periodical survey: Signed:
 (Signature of authorized official)
 Place:
 Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed:
 (Signature of authorized official)
 Place:
 Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical survey: Signed:
 (Signature of authorized official)
 Place:
 Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁽²⁾ Delete as appropriate.



Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/13(5) applies

The certificate shall, in accordance with regulation I/13(5) of the Protocol, be accepted as valid until

Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/13(7) applies

In accordance with regulation I/13(7) of the Protocol, the new anniversary date is

Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/13(7) of the Protocol, the new anniversary date is

Signed:
(Signature of authorized official)
Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



2 Form of Exemption Certificate

INTERNATIONAL FISHING VESSEL EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the
Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the
Torremolinos Protocol of 1993 relating to the
Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977

under the authority of the Government of

.....
(name of the State)

by

.....
(person or organization authorized)

Particulars of vessel⁽¹⁾

Name of vessel
Distinctive number or letters
Port of registry
Length (L) (regulation I/2(5))/
Gross tonnage (regulation I/2(22))⁽²⁾

THIS IS TO CERTIFY:

That the vessel is, under the authority conferred by regulation
exempted from the requirements of

Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

This certificate is valid until subject
to the International Fishing Vessel Safety Certificate, to which this certificate is attached,
remaining valid.

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

(1) Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
(2) Delete as appropriate.



Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/13(3) applies

This certificate shall, in accordance with regulation I/13(3) of the Protocol, be accepted as valid until subject to the International Fishing Vessel Safety Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/13(4) applies

This certificate shall, in accordance with regulation I/13(4) of the Protocol, be accepted as valid until subject to the International Fishing Vessel Safety Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/13(5) applies

The certificate shall, in accordance with regulation I/13(5) of the Protocol, be accepted as valid until subject to the Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:
Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



3 Form of Supplement to the International Fishing Vessel Safety Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR THE INTERNATIONAL FISHING VESSEL SAFETY CERTIFICATE

This Record shall be permanently attached to the International Fishing Vessel Safety Certificate.

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE CAPE TOWN AGREEMENT OF 2012 ON THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS OF THE TORREMOLINOS PROTOCOL OF 1993 RELATING TO THE TORREMOLINOS INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF FISHING VESSELS, 1977

1 Particulars of vessel

Name of vessel

Distinctive number or letters

Port of registry

Length (L) (regulation I/2(5))/
Gross tonnage (regulation I/2(22))⁽¹⁾

2 Details of life-saving appliances

1	Total number of persons for whom life-saving appliances are provided	.....	.....
		Port side	Starboard side
2	Total number of lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (regulation VII/18)	.....	.....
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation VII/19)	.....	.....

⁽¹⁾ Delete as appropriate.



3	Number of rescue boats	.....
3.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	.....
4	Liferafts	.....
4.1	Those for which approved launching appliances are required	.....
4.1.1	Number of liferafts	.....
4.1.2	Number of persons accommodated by them	.....
4.2	Those for which approved launching appliances are not required	.....
4.2.1	Number of liferafts	.....
4.2.2	Number of persons accommodated by them	.....
5	Number of lifebuoys	.....
6	Number of lifejackets	.....
7	Immersion suits	.....
7.1	Total number	.....
7.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	.....
8	Number of thermal protective aids ⁽²⁾
9	Radio installations used in life-saving appliances	.....
9.1	Number of radar transponders	.....
9.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	.....

⁽²⁾ Excluding those required by regulations VII/17(8)(xxxi), VII/20(5)(a)(xxiv) and VII/23(2)(b)(xiii).



3 Details of radio facilities

	Item	Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation:	
1.1.1	DSC encoder	.....
1.1.2	DSC watch receiver	.....
1.1.3	Radiotelephony	.....
1.2	MF radio installation:	
1.2.1	DSC encoder	.....
1.2.2	DSC watch receiver	.....
1.2.3	Radiotelephony	.....
1.3	MF/HF radio installation:	
1.3.1	DSC encoder	.....
1.3.2	DSC watch receiver	.....
1.3.3	Radiotelephony	.....
1.3.4	Direct-printing radiotelegraphy	.....
1.4	INMARSAT ship earth station	.....
2	Secondary means of alerting	.....
3	Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	NAVTEX receiver	.....
3.2	EGC receiver	.....
3.3	HF direct-printing radiotelegraph receiver	.....
4	Satellite EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
5	VHF EPIRB	.....
6	Vessel's radar transponder	.....

4 Methods used to ensure availability of radio facilities (regulation IX/14)

4.1	Duplication of equipment	.....
4.2	Shore-based maintenance	.....
4.3	At-sea maintenance capability	.....



TRADUZIONE NON UFFICIALE

**ACCORDO DI CITTÀ DEL CAPO DEL 2012 RELATIVO ALL'ATTUAZIONE
DELLE DISPOSIZIONI DEL PROTOCOLLO DI TORREMOLINOS DEL 1993
RELATIVO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DI TORREMOLINOS
PER LA SICUREZZA DELLE NAVI DA PESCA DEL 1977**

LE PARTI DEL PRESENTE ACCORDO,

RICONOSCENDO il contributo significativo alla sicurezza marittima in generale e a quella delle unità da pesca, apportato dall'attuazione delle disposizioni del protocollo di Torremolinos del 1993 relativa alla Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza delle navi da pesca, 1977,

RICONOSCENDO, TUTTAVIA, che alcune disposizioni del Protocollo di Torremolinos del 1993 relative alla Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza delle unità da pesca, 1977, hanno dato luogo a difficoltà nella loro attuazione da parte di un certo numero di Stati che dispongono di flotte di unità da pesca considerevoli sotto la loro bandiera e che ciò ha impedito l'entrata in vigore di tale protocollo, e, di conseguenza, l'attuazione dei regolamenti ivi contenuti,

DESIDERANDO stabilire di comune accordo i più elevati standard praticabili per la sicurezza delle unità da pesca che possano essere attuati da tutti gli Stati interessati,

CONSIDERANDO che il modo migliore per conseguire tale obiettivo è la conclusione di un accordo relativo all'attuazione delle disposizioni del Protocollo di Torremolinos del 1993 alla Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza delle navi da pesca, 1977,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

Articolo 1 **Obblighi generali**

- (1) Le Parti del presente Accordo attuano le disposizioni:
- (a) Degli articoli di questo Accordo;
 - e
 - (b) Del Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos sulla Sicurezza delle unità da pesca del 1977 (di seguito denominato "Protocollo di Torremolinos del 1993"), con eccezione dell'articolo 1, paragrafo (1)(a), (2) e (3), dell'articolo 9 e dell'articolo 10 di tale Protocollo, come modificato da questo Accordo.
- (2) Gli articoli di questo Accordo, articoli da 2 a 8 e da 11 a 14 del Protocollo di Torremolinos del 1993, le norme contenute nell'allegato al Protocollo di Torremolinos del 1993 e le regole dell'allegato alla Convenzione internazionale di Torremolinos sulla sicurezza delle unità da pesca, 1977 (di seguito denominata "Convenzione di Torremolinos 1977"), dovranno, fatte salve le modifiche previste dal presente Accordo, essere lette e interpretate come un unico strumento.
- (3) L'Allegato al presente Accordo costituisce parte integrante dell'Accordo stesso e un riferimento al presente Accordo costituisce allo stesso tempo un riferimento all'Allegato.

Articolo 2 **Interpretazione e applicazione del protocollo Torremolinos del 1993 e della Convenzione di Torremolinos del 1977**

Gli articoli da 2 a 8 e gli articoli da 11 a 14 del Protocollo di Torremolinos del 1993 si applicano al presente Accordo. In applicazione di questi articoli, delle norme dell'annesso al Protocollo di Torremolinos del 1993 e alla Convenzione di Torremolinos del 1977, un riferimento rispettivamente al "presente Protocollo" o alla "Convenzione" devono essere interpretati come un riferimento al presente Accordo.

Articolo 3 **Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione**

- (1) L'Accordo rimarrà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione dall'11 febbraio 2013 al 10 febbraio 2014 e resterà successivamente aperto per l'adesione.
- (2) Tutti gli Stati possono diventare Parti del presente Accordo esprimendo il proprio consenso ad essere vincolati dall'Accordo attraverso:
- (a) Firma senza riserve di ratifica, accettazione o approvazione; oppure
 - (b) Firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione seguita da ratifica, accettazione o approvazione; oppure

- (c) Firma soggetta alla procedura di cui al paragrafo del presente articolo; oppure
 - (d) Adesione.
- (3) La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione al presente Accordo avverranno mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario Generale.
- (4) Se uno Stato ha già depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione al Protocollo di Torremolinos del 1993 prima dell'adozione del presente Accordo e ha firmato il presente Accordo in conformità al paragrafo 2, lettera c), del presente articolo, si riterrà che abbia dato il suo consenso ad essere vincolato dal presente Accordo 12 mesi dopo l'adozione del presente Accordo, a meno che non notifichi per iscritto al depositario, prima di tale data, che non intende avvalersi della procedura semplificata di cui al presente paragrafo.

Articolo 4 Entrata in vigore

- (1) Il presente Accordo entrerà in vigore 12 mesi dopo la data in cui non meno di 22 Stati, il cui numero di unità da pesca di lunghezza pari o superiore a 24 metri operanti in alto mare non sia inferiore a 3.600, avranno espresso il loro consenso ad essere vincolati dal presente Accordo.
- (2) Per uno Stato che deposita uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione in relazione al presente Accordo dopo che sono stati soddisfatti i requisiti per la sua entrata in vigore ma prima della data di entrata in vigore dello stesso, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione avranno effetto alla data di entrata in vigore del presente Accordo o tre mesi dopo la data di deposito dello strumento, se successiva.
- (3) Per uno Stato che deposita uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione in relazione al presente Accordo dopo la data di entrata in vigore, il presente Accordo entrerà in vigore tre mesi dopo la data di deposito dello strumento.
- (4) Una volta accettata una modifica al presente Accordo ai sensi dell'articolo 11 del Protocollo di Torremolinos del 1993, introdotto ai sensi dell'articolo 2, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato si applicherà al presente Accordo come modificato.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

FATTO A CITTA' DEL CAPO, l'11 ottobre 2012.

ALLEGATO
MODIFICHE ALL'ALLEGATO E ALLE APPENDICI DELL'ALLEGATO AL
PROTOCOLLO DI TORREMOLINOS DEL 1993 RELATIVO ALLA
CONVENZIONE INTERNAZIONALE DI TORREMOLINOS PER LA SICUREZZA
DELLE UNITÀ DA PESCA, 1977.

REGOLE PER LA COSTRUZIONE E L'EQUIPAGGIAMENTO DELL'UNITÀ DA
PESCA

CAPITOLO 1
OBBLIGHI GENERALI

Regola 1 – Applicazione

- 1 L'attuale testo del Regolamento è sostituito come segue:
- (1) Se non diversamente specificato, le disposizioni del presente Allegato si applicano alle nuove unità navali.
 - (2) Ai fine del presente Protocollo, l'Amministrazione può decidere di utilizzare la seguente stazza lorda in luogo della lunghezza (L) come base per la misurazione per tutti i capitoli:
 - (a) una stazza lorda di 300 sarà considerata equivalente ad una lunghezza (L) di 24 metri;
 - (b) una stazza lorda di 950 sarà considerata equivalente ad una lunghezza (L) di 45 metri;
 - (c) una stazza lorda di 2.000 sarà considerata equivalente ad una lunghezza di 60 metri; e
 - (d) una stazza lorda di 3.000 sarà considerata equivalente ad una lunghezza d (L) di 75 metri.
 - (3) Ciascuna Parte che si avvale della possibilità concessa al paragrafo (2) deve comunicare all'Organizzazione i motivi di tale decisione.
 - (4) Qualora una Parte abbia concluso che non è immediatamente possibile attuare tutte le misure previste dai capitoli VII, VIII, IX e X sulle navi esistenti, la stessa può, secondo un piano, attuare progressivamente le disposizioni del capitolo IX nel corso di un periodo non superiore a 10 anni e le disposizioni dei capitoli VII, VIII e X in un periodo non superiore ai cinque anni.
 - (5) Ciascuna Parte che si avvale della possibilità concessa dal paragrafo (4), nella sua prima comunicazione all'Organizzazione dovrà:
 - (a) indicare le disposizioni dei capitoli VII, VIII, IX e X da attuare progressivamente;

- (b) spiegare le ragioni della decisione presa ai sensi del paragrafo (4);
- (c) descrivere il piano per l'attuazione progressiva, che non dovrà superare i cinque o dieci anni, a seconda dei casi; e
- (d) nelle successive comunicazioni relative all'applicazione del presente Protocollo, descrivere le misure adottate al fine di dare attuazione a quanto previsto dal Protocollo e i progressi ottenuti nel rispetto dei tempi stabiliti.

(6) L'Amministrazione può esentare una nave dalle visite annuali, come specificato nelle regole 7(1)(d) e 9(1)(d), se ritiene che la richiesta sia irragionevole e impraticabile in considerazione della zona operativa e del tipo di unità."

Regola 2 – Definizioni

2 L'attuale paragrafo (14) è abrogato, i paragrafi da (15) a (22) sono rinumerati da (14) a (21) e sono aggiunti i nuovi paragrafi (22) e (23):

"(22) Per *Stazza lorda* si intende la stazza lorda calcolata in conformità alle norme sulla misurazione della stazza contenute nell'allegato I della Convenzione Internazionale sulla misurazione della stazza delle navi, 1969, successive modifiche e integrazioni.

(23) Per *Data anniversaria* si intende il giorno e il mese di ogni anno che corrisponde alla data di scadenza del certificato in questione.

Regola 3 – Esenzioni

3 Paragrafi (3) e (4) sono sostituiti come segue:

"(3) L'Amministrazione può esentare qualsiasi unità battente la sua bandiera da uno qualsiasi dei requisiti del presente allegato se ritiene che la richiesta sia irragionevole e impraticabile in considerazione del tipo di unità, delle condizioni meteorologiche e dell'assenza di rischi generali per la navigazione, a condizione che:

(a) l'unità sia conforme ai requisiti di sicurezza che, a giudizio di detta Amministrazione, sono adeguati al servizio cui è destinata e sono tali da garantire la sicurezza complessiva dell'unità e delle persone a bordo;

(b) l'unità navale opera esclusivamente:

(i) in una zona di pesca comune istituita in zone di mare adiacenti sotto la giurisdizione degli Stati limitrofi che hanno istituito tale zona, per quanto riguarda le navi aventi diritto a battere le loro bandiere, solo nella misura e alle condizioni che tali Stati ritengono di convenire, in conformità con diritto internazionale, stabilito al riguardo; oppure

(ii) nella zona economica esclusiva soggetta alla giurisdizione dello Stato di bandiera o, se tale Stato non ha istituito tale zona, in un'area al di là del mare territoriale di tale Stato e ad esso adiacente, determinata da tale Stato in conformità al diritto internazionale e che si estende per non

più di 200 miglia nautiche dalle linee di base da cui si misura il suo mare territoriale; Oppure

- (iii) nella zona economica esclusiva o in un'area marina sotto la giurisdizione di un altro Stato o di una zona di pesca comune ai sensi di un accordo tra gli Stati interessati in base al diritto internazionale, solo nella misura e alle condizioni che tali Stati abbiano concordato a tal riguardo; e

(c) l'Amministrazione comunicherà al Segretario Generale i termini e le condizioni alle quali viene concessa l'esenzione di cui al presente paragrafo.

(4) L'Amministrazione che concede una qualsiasi esenzione ai sensi del paragrafo (1) o (2) comunica all'Organizzazione i dettagli della stessa nella misura necessaria a confermare che il livello di sicurezza sia stato adeguatamente mantenuto e l'Organizzazione li trasmetterà alle Parti per opportuna informazione."

4 Le previsioni regolamentari da 6 a 11 sono sostituite dalle seguenti nuove norme da 6 a 17:

Regola 6 – Ispezioni e visite

- (1) Le visite e le ispezioni delle navi, per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni del Protocollo e la concessione di esenzioni, sono effettuate da funzionari dell'Amministrazione. L'Amministrazione può, tuttavia, delegare le ispezioni e le visite a ispettori nominati per tale scopo o ad Organismi da essa riconosciuti.
- (2) Gli ispettori o gli Organismi riconosciuti nominati dall'Amministrazione per effettuare le ispezioni e le visite di cui al paragrafo (1) devono essere almeno autorizzati a:
 - (a) richiedere la riparazione di una unità; e
 - (b) effettuare visite e ispezioni su richiesta dalle Autorità competenti di uno Stato di approdo.

L'Amministrazione notifica all'Organizzazione le specifiche responsabilità e le condizioni delle Autorità delegate agli Ispettori designati o agli Organismi riconosciuti.

- (3) Quando un Ispettore designato o un Organismo riconosciuto stabilisce che le condizioni dell'unità o dei suoi equipaggiamenti non corrispondono sostanzialmente con le informazioni contenute nel Certificato o sono tali da far ritenere che l'unità non sia in grado di navigare senza pericolo per l'unità stessa o le persone a bordo, tale Ispettore o Organismo Riconosciuto assicura l'immediata attuazione di misure correttive e informa debitamente l'Amministrazione. Se le misure correttive necessarie non vengono attuate, il Certificato corrispondente deve essere revocato e l'Amministrazione deve essere prontamente informata; e, se l'unità si trova nel porto di una delle Parti, anche le autorità competenti dello Stato di approdo devono essere immediatamente informate. Quando un funzionario dell'Amministrazione, un

Ispettore designato o un Organismo riconosciuto ha informato le Autorità di controllo competenti dello Stato di approdo, il Governo dello Stato di approdo dovrà fornire loro ogni necessario supporto per adempiere ai loro obblighi previsti dalla presente regolamentazione. Se del caso, il Governo dello Stato di approdo interessato garantirà che l'unità non salpi fino a quando non sia in grado di prendere il mare in sicurezza o di lasciare il porto per recarsi al cantiere di riparazione appropriato senza mettere a rischio l'unità o l'equipaggio.

- (4) In ogni caso, l'Amministrazione deve garantire pienamente la completezza e l'efficacia dell'ispezione e della visita e si impegnerà ad attuare tutte le disposizioni necessarie per adempiere a tale obbligo.

Regola 7– Visite ai mezzi di salvataggio e altre attrezzature ed equipaggiamenti

- (1) I mezzi di salvataggio e altri equipaggiamenti di cui al paragrafo (2)(a) saranno sottoposti alle seguenti visite:

- (a) una visita iniziale prima che l'unità entri in servizio;
- (b) una visita di rinnovo a intervalli specifici stabiliti dall'Amministrazione, non superiori a cinque anni, salvo quando siano applicabili le norme 13(2), 13(5) e 13(6);
- (c) una visita periodica entro tre mesi prima o dopo la seconda data anniversaria o entro tre mesi prima o dopo la terza data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca, la quale sostituirà una delle perizie annuali specificate nel paragrafo (1)(d). In alternativa, l'Amministrazione può decidere che la visita periodica debba essere effettuata entro tre mesi prima della seconda data anniversaria e tre mesi dopo la terza data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca;
- (d) una visita annuale entro tre mesi prima o dopo ciascuna data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca; e
- (e) una visita addizionale, generale o parziale a seconda delle circostanze, deve essere effettuata dopo una riparazione derivante dalle indagini prescritte dalla regola 10 o ogni volta che vengano effettuate importanti riparazioni o rinnovi. La visita dovrà garantire che le riparazioni o i rinnovi necessari siano stati effettuati in modo efficace, che il materiale e l'esecuzione di tali riparazioni o rinnovi siano soddisfacenti sotto tutti gli aspetti, e che l'unità sia conforme in tutti i suoi aspetti alle disposizioni del Protocollo e delle Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare in vigore, nonché alle leggi, decreti, ordini e regolamenti promulgati in seguito dall'Amministrazione.

- (2) Le visite di cui al paragrafo (1) saranno effettuate come segue:

- (a) La visita iniziale includerà un'ispezione completa dei sistemi e degli apparecchi di sicurezza antincendio, dei mezzi e dei dispositivi di salvataggio, ad eccezione delle installazioni radio, delle attrezzature di navigazione a bordo dell'unità, dei sistemi per il trasferimento del pilota e di altri equipaggiamenti a cui si applicano i capitoli II, III, IV, V, VI, VII, VIII e X al fine di garantire che esse siano conformi ai requisiti della presente regolamentazione, siano in condizioni soddisfacenti e siano idonee al servizio per il quale l'unità è destinata. I piani di controllo antincendio, le pubblicazioni nautiche, le luci, i segnali diurni, i mezzi per emettere segnali sonori e i segnali di soccorso saranno anch'essi sottoposti alla visita sopra menzionata al fine di garantire che siano conformi ai requisiti della presente regolamentazione e, ove applicabile, al Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare in vigore.
- (b) La visita di rinnovo e periodiche includeranno una perizia degli equipaggiamenti di cui al paragrafo (2)(a) al fine di garantire che esse siano conformi ai requisiti rilevanti della presente regolamentazione e alla Regolamentazione internazionale per prevenire gli abbordi in mare, siano in condizioni soddisfacenti e siano idonee al servizio per il quale l'unità è destinata; e
- (c) La visita annuale includerà una perizia generale degli equipaggiamenti di cui al paragrafo (2)(a) per garantire che siano state mantenuti in conformità con la regola 10(1) e che rimangano soddisfacenti per il servizio per il quale l'unità è destinata.
- (3) Le visite periodiche e annuali di cui ai paragrafi (1)(c) e (1)(d) saranno annotate sul Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca.

Regola 8 – Visite alle Installazioni Radio

- (1) Le installazioni radio, comprese quelle utilizzate nei mezzi di salvataggio, delle navi a cui si applicano i capitoli VII e IX, saranno soggette alle visite specificate di seguito:
- (a) una visita iniziale prima che l'unità venga messa in servizio;
- (b) una visita di rinnovo ad intervalli specifici stabiliti dall'Amministrazione ma non superiori a cinque anni, salvo quando si applichino le regole 13(2), 13(5) e 13(6);
- (c) una visita periodica entro tre mesi prima o dopo ciascuna data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca; oppure una visita periodica entro tre mesi prima o dopo la seconda data anniversaria o entro tre mesi prima o dopo la terza data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca. In alternativa, l'Amministrazione può decidere che la visita periodica debba essere effettuata entro tre mesi prima della seconda data anniversaria e tre mesi dopo la terza data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca; e

(d) una visita addizionale, generale o parziale, a seconda delle circostanze, dovrà essere effettuata a seguito di una riparazione derivante dalle indagini previste dalla regola 10 o ogniqualvolta siano effettuate importanti riparazioni o rinnovi. La visita deve essere condotta in modo tale da garantire che le riparazioni o sostituzioni necessari siano stati effettuati in modo efficace, che il materiale e la manifattura di tali riparazioni o sostituzioni siano complessivamente soddisfacenti e che l'unità sia conforme sotto ogni aspetto alle disposizioni della regolamentazione e alla Regolamentazione internazionale per prevenire gli abbordi in mare in vigore, nonché alle leggi, decreti, ordinanze e regolamentazioni emanate in conseguenza dalla stessa Amministrazione.

(2) Le visite indicate nel paragrafo (1) saranno effettuate nel seguente modo:

(a) La visita iniziale dovrà includere una ispezione completa delle installazioni radio, comprese quelle utilizzate nei mezzi di salvataggio, al fine di garantire che siano conformi alle disposizioni della presente regolamentazione; e

(b) Le visite di rinnovo e periodiche dovranno includere una ispezione delle installazioni radio, comprese quelle utilizzate negli apparecchi di salvataggio, per garantire che siano conformi alle disposizioni della presente regolamentazione.

(3) Le visite periodiche menzionate nel paragrafo (1)(c) saranno annotate sul Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca.

Regola 9 – Visite strutturali, ai macchinari e alle attrezzature

(1) La struttura dell'unità, i macchinari e le attrezzature (ad eccezione degli elementi di cui alle regole 7 e 8) menzionati nel paragrafo (2)(a) saranno soggetti a visite e ispezioni come specificate di seguito:

(a) una visita iniziale, comprensiva di un'ispezione della parte esterna del fondo dell'unità, prima che l'unità entri in servizio;

(b) una visita di rinnovo a intervalli specifici stabiliti dall'Amministrazione, ma non superiori a cinque anni, salvo quando si applichino le regole 13(2), 13(5) e 13(6);

(c) una visita intermedia entro tre mesi prima o dopo la seconda data anniversaria o entro tre mesi prima o dopo la terza data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca, che sostituirà una delle visite annuali specificate nel paragrafo (1)(d). In alternativa, l'Amministrazione può decidere che la visita intermedia sia effettuata entro tre mesi prima della seconda data anniversaria e tre mesi dopo la terza data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca;

- (d) una visita annuale entro tre mesi prima o dopo ciascuna data anniversaria del Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca;
 - (e) un minimo di due visite della parte esterna del fondo dello scafo durante ogni quinquennio, salvo quando si applica la regola 13(5). Nel caso in cui si applichi la regola 13(5), questo quinquennio potrà essere esteso in modo da coincidere con il periodo di validità prolungata del certificato. In tutti i casi, l'intervallo tra due tali ispezioni non dovrà superare i 36 mesi; e
 - (f) una visita addizionale, generale o parziale a seconda delle circostanze, dovrà essere effettuata dopo una riparazione derivante dalle indagini prescritte nella regola 10, o ogniqualvolta siano effettuate importanti riparazioni o rinnovi. La visita dovrà essere condotta in modo tale da garantire che le riparazioni o i rinnovi necessari siano stati effettuati in modo efficace, che il materiale e l'esecuzione di tali riparazioni o rinnovi siano soddisfacenti in tutti gli aspetti e che l'unità sia conforme in tutti gli aspetti alle disposizioni della presente regolamentazione e della Regolamentazione internazionale per prevenire gli abbordi in mare in vigore, nonché alle leggi, decreti, ordini e regolamentazioni emanate come risultato dalla stessa Amministrazione.
- (2) Le visite e le ispezioni menzionate nel paragrafo (1) saranno condotte nel seguente modo:
- (a) la visita iniziale dovrà includere un'ispezione completa della struttura, delle macchine e degli equipaggiamenti. Questa visita dovrà essere condotta in modo tale da garantire che gli allestimenti, i materiali, gli spessori e le lavorazioni della struttura navale, delle caldaie e di altri recipienti a pressione, i loro accessori, i macchinari principali e ausiliari, compreso la timoneria e i relativi sistemi di controllo, le installazioni elettriche e altri equipaggiamenti siano conformi alle disposizioni della regolamentazione attuale, si trovino in condizioni soddisfacenti e siano adatti al servizio per cui l'unità è destinata, nonché che siano fornite le informazioni di stabilità richieste;
 - (b) le visite di rinnovo dovranno includere una ispezione della struttura, dei macchinari e delle attrezzature di cui al paragrafo (2)(a) per garantire che siano conformi alle disposizioni della presente regolamentazione, si trovino in condizioni soddisfacenti e siano adatti al servizio per cui l'unità è destinata;
 - (c) la visita intermedia dovrà includere una ispezione della struttura, delle caldaie e di altri recipienti a pressione, dei macchinari e delle attrezzature, della timoneria e dei relativi sistemi di controllo e delle installazioni elettriche per garantire che rimangano soddisfacenti per il servizio a cui è destinata l'unità;

- (d) la visita annuale dovrà includere una ispezione generale della struttura, dei macchinari e delle attrezzature di cui al paragrafo (2)(a), per garantire che siano stati mantenuti in conformità con la regola 10(1) e che rimangano soddisfacenti per il servizio a cui è destinata l'unità; e
 - (e) la visita della parte esterna del fondo dell'unità e l'ispezione degli elementi correlati ispezionati allo stesso tempo dovranno essere condotte in modo tale da garantire che rimangano soddisfacenti per il servizio a cui è destinata l'unità.
- (3) Le visite intermedie e annuali e le ispezioni della parte esterna del fondo dell'unità menzionate nei paragrafi (1)(c), (1)(d) e (1)(e) saranno annotate sul Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da Pesca.

Regola 10 – Mantenimento delle condizioni dopo la visita

- (1) La condizione dell'unità e del suo equipaggiamento deve essere mantenuta in conformità alle disposizioni della presente regolamentazione al fine di garantire che l'unità, in tutti gli aspetti, rimanga idonea a procedere in mare senza mettere a rischio l'unità o le persone a bordo.
- (2) Dopo che una visita dell'unità ai sensi delle regole 7, 8 o 9 è stata completata, nessuna modifica può essere apportata alle disposizioni strutturali, ai macchinari, all'equipaggiamento e ad altri elementi coperti dalla visita, senza l'approvazione dell'Amministrazione.
- (3) Ogni qualvolta si verifichi un incidente a una unità o venga scoperto un difetto, che influisce sulla sicurezza dell'unità o sull'efficienza o completezza dei suoi mezzi di salvataggio o di altri equipaggiamenti, il comandante o il proprietario dell'unità dovrà segnalare quanto prima all'Amministrazione, all'ispettore designato o all'Organismo riconosciuto responsabile del rilascio del relativo certificato. Questi dovranno avviare indagini per determinare se è necessaria una visita, come dalle regole 7, 8 o 9. Se l'unità si trova in un porto di un altro Stato Contraente, il comandante o il proprietario dovrà segnalare immediatamente alle autorità competenti dello Stato di approdo e l'ispettore designato o all'Organismo riconosciuto verificherà che tale segnalazione sia stata effettuata.

Regola 11 - Emissione o approvazione di certificati

- (1) Un certificato denominato "Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da pesca" sarà rilasciato, ad eccezione delle navi esentate ai sensi della regola 3(3), a seguito di una visita iniziale o di rinnovo ad una unità da pesca conforme ai requisiti dei capitoli II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX e X, nonché a qualsiasi altro requisito pertinente del presente regolamento.
- (2) Il Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da pesca di cui al paragrafo (1) sarà integrato da un Elenco delle dotazioni.
- (3) Quando viene concessa un'esenzione a una unità ai sensi e in conformità con le disposizioni del presente regolamento, ad eccezione delle navi

esentate ai sensi del regolamento 3(3), verrà rilasciato un certificato denominato "Certificato Internazionale di Esenzione per le Unità da pesca" oltre al certificato prescritto in questo paragrafo.

- (4) I certificati menzionati nel presente regolamento saranno rilasciati o approvati sia dall'Amministrazione che da qualsiasi persona o organizzazione da essa autorizzata. In ogni caso, l'Amministrazione si assume la piena responsabilità dei certificati.

Regola 12 - Emissione o approvazione di certificati da parte di un altro Stato Contraente

Una Parte può, su richiesta dell'Amministrazione, ispezionare una unità e, se soddisfatta della conformità ai requisiti del presente regolamento, rilasciare o autorizzare il rilascio dei certificati per l'unità e, se del caso, approvare o autorizzare la validazione dei certificati in conformità con le presenti regole. Ogni certificato così rilasciato dovrà contenere una dichiarazione volta ad attestare che lo stesso sia stato rilasciato su richiesta del Governo dello Stato di bandiera dell'unità, e avrà la stessa forza e sarà riconosciuto analogamente ad un certificato rilasciato ai sensi della regola 11.

Regola 13 - Durata e validità dei certificati

- (1) Un Certificato Internazionale di Sicurezza delle Unità da pesca sarà rilasciato per un periodo indicato dall'Amministrazione, che non deve superare i cinque anni. Un Certificato Internazionale di Esenzione per le navi da pesca non può essere valido per un periodo superiore al certificato al quale si riferisce.
- (2) (a) In deroga ai requisiti del paragrafo (1), quando la visita di rinnovo è completata entro tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido dalla data di completamento della visita di rinnovo alla data non superiore a cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente.

(b) Quando la visita di rinnovo è completata dopo la data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido dalla data di completamento della visita di rinnovo alla data non superiore a cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente.

(c) Quando la visita di rinnovo è completata più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido dalla data di completamento della visita di rinnovo alla data non superiore a cinque anni dalla data di completamento della visita di rinnovo.
- (3) Se un certificato è rilasciato per un periodo inferiore a cinque anni, l'Amministrazione può estendere la validità del certificato oltre la data di scadenza fino al massimo periodo specificato nel paragrafo (1), a condizione che le visite previste dalle regole 7, 8 e 9, applicabili quando un certificato è rilasciato per un periodo di cinque anni, siano eseguite come indicato.
- (4) Se una visita di rinnovo è stata completata e un nuovo certificato non può essere rilasciato o reso disponibile a bordo dell'unità prima della data di scadenza del certificato esistente, la persona o l'organizzazione autorizzata dall'Amministrazione può validare il certificato esistente e tale certificato sarà

accettato come valido per un ulteriore periodo che non può eccedere i cinque mesi dalla data di scadenza.

- (5) Quando una unità, al momento della scadenza del certificato, si trova in un porto in cui non può essere ispezionata, l'Amministrazione può estendere il periodo di validità del certificato, ma tale estensione sarà concessa solo allo scopo di consentire all'unità di completare il suo viaggio verso il porto in cui deve essere ispezionata, e solo nei casi in cui appare opportuno e ragionevole farlo. Nessun certificato potrà essere esteso per più di tre mesi, e una unità a cui è stata concessa un'estensione non potrà, al suo arrivo nel porto nel quale deve essere ispezionata, lasciare quel porto senza avere un nuovo certificato. Quando la visita di rinnovo è completata, il nuovo certificato sarà valido fino alla data non superiore a cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente, prima che fosse stata concessa l'estensione.
- (6) In circostanze speciali, come individuate dall'Amministrazione, un nuovo certificato non deve essere datato dalla data di scadenza del certificato esistente come previsto dai paragrafi (2)(b) o (5). In queste circostanze speciali, il nuovo certificato sarà valido fino ad una data non superiore a cinque anni dalla data di completamento della visita di rinnovo.
- (7) Se una visita annuale, intermedia o periodica è completata prima del periodo specificato dalle pertinenti regole, allora:
- (a) la data anniversaria indicata sul certificato pertinente sarà modificata per mezzo di un'approvazione entro massimo i tre mesi successivi alla data in cui è stata completata la visita;
 - (b) la successiva visita annuale, intermedia o periodica richiesta dalle pertinenti regole dovranno essere completate secondo le tempistiche previsti da questi regolamenti utilizzando la nuova data anniversaria; e
 - (c) la data di scadenza può rimanere invariata a condizione che vengano effettuate una o più visite annuali, intermedie o periodiche, come appropriato, in modo che non siano superati gli intervalli massimi tra le visite prescritte dalle pertinenti regole.
- (8) Un certificato rilasciato ai sensi della regola 11 o 12 cesserà di essere valido in uno qualsiasi dei seguenti casi:
- (a) se le visite e le ispezioni pertinenti non siano completate nei periodi stabiliti ai sensi delle regole 7(1), 8(1) e 9(1);
 - (b) se il certificato non è riconosciuto in conformità con le presenti regole; e
 - (c) in caso di trasferimento dell'unità alla bandiera di un altro Stato, un nuovo certificato sarà rilasciato solo quando il Governo che emette il nuovo certificato è pienamente soddisfatto che l'unità sia conforme ai requisiti delle regole 10(1) e 10(2). Nel caso di un trasferimento di bandiera tra Parti, se richiesto entro tre mesi dopo che il trasferimento ha avuto luogo, il Governo dello Stato di bandiera precedente dovrà, il prima

possibile, trasmettere all'Amministrazione copie dei certificati in possesso dell'unità prima del trasferimento e, se disponibili, copie dei report delle visite.

Regola 14 - Modelli di certificati ed Elenco delle dotazioni

I certificati e i registri degli equipaggiamenti devono essere redatti in conformità ai modelli forniti nell'appendice all'allegato al presente Protocollo. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese né il francese, il testo dovrà includere una traduzione in una di queste lingue.

Regola 15 - Disponibilità dei certificati

I certificati rilasciati ai sensi delle regole 11 e 12 devono essere facilmente reperibili a bordo per essere esaminati in qualsiasi momento.

Regola 16 - Accettazione dei certificati

I certificati rilasciati sotto l'Autorità di uno Stato Contraente devono essere accettati da tutte le Parti per gli scopi previsti dal presente Protocollo. Questi devono essere considerati dalla controparte analogamente ai certificati rilasciati dalla stessa.

Regola 17 - Privilegi

I privilegi del presente Protocollo possono essere rivendicati solo esclusivamente a dalle unità in possesso della prevista certificazione in corso di validità.

CAPITOLO V PROTEZIONE ANTINCENDIO, RILEVAZIONE DELL'INCENDIO, ESTINZIONE DELL'INCENDIO E COMBATTIMENTO DELL'INCENDIO PARTE A – GENERALE

Regola 1 – Generale

- 5 Il testo esistente della regola è sostituito dal seguente:
- (1) Salvo diversa espressa previsione, il presente capitolo si applica alle nuove unità con una lunghezza superiore a 45 metri.
 - (2) In tutti gli spazi di alloggio e servizio deve essere adottato uno dei seguenti metodi di protezione:
 - (a) Metodo IF - Costruzione di tutte le paratie interne di divisione con materiali non combustibili di classi "B" o "C", generalmente senza l'installazione di un sistema di rilevamento incendi o erogazione acqua antincendio negli spazi di alloggio e servizio; oppure
 - (b) Metodo IIF - Installazione di un sistema automatico di erogazione acqua a pioggia e di allarme antincendio per il rilevamento ed estinzione degli incendi in tutti gli spazi in cui potrebbero originare,

generalmente senza restrizioni sul tipo di paratie interne di divisione; oppure

- (c) Metodo IIIF - Installazione di un sistema automatico di allarme di rilevamento incendi in tutti gli spazi in cui potrebbero originarsi, generalmente senza restrizioni sul tipo di paratie interne di divisione, a condizione che in nessun caso l'area di uno spazio di alloggio o spazi delimitati da una divisione di classe "A" o "B" possa superare i 50 metri quadrati. Tuttavia, l'Amministrazione può aumentare questa area per gli spazi pubblici.

- (3) I requisiti per l'uso di materiali non combustibili nella costruzione e nell'isolamento delle paratie di delimitazione degli spazi macchine, delle stazioni di controllo, ecc., e la protezione dei vani scale e dei corridoi saranno comuni a tutti e tre i metodi."

CAPITOLO VII MEZZI DI SALVATAGGIO PARTE B – REQUISITI DELL'UNITÀ

Regola 5 – Numero e tipi di imbarcazioni di salvataggio e battelli di emergenza

- 6 Dopo il paragrafo esistente (4), vengono inseriti nuovi paragrafi (5), (6) e (7) come segue:

"(5) Qualora le dotazioni richieste nel paragrafo (3)(a) interferiscano con il normale funzionamento dell'unità, l'Amministrazione può decidere, in alternativa al soddisfacimento dei previsti requisiti, che le unità abbiano una imbarcazione di salvataggio idonea ad essere lanciata solo da un lato dell'unità. Queste imbarcazioni di salvataggio devono avere una capacità complessiva sufficiente per ospitare almeno il doppio del numero totale di persone a bordo, a condizione che le imbarcazioni di salvataggio con capacità sufficiente per ospitare il numero totale di persone a bordo possano essere facilmente trasferite dall'altro lato dell'unità, dove possono essere lanciate in modo sicuro e rapido.

(6) Nel caso in cui una delle imbarcazioni di salvataggio venga persa o resa inutilizzabile, devono essere disponibili imbarcazioni di salvataggio sufficienti per l'uso da entrambi i lati, comprese quelle che sono posizionate in modo da poter essere trasferite dall'altro lato, per ospitare il numero totale di persone a bordo. Il trasferimento deve essere agevole, a livello di ciascun ponte scoperto, e tutte le imbarcazioni devono essere prive di ostacoli per evitare intrappolamenti e facilitare il lancio agevole.

(7) Qualora le dotazioni richieste nel paragrafo (3)(b) possano interferire con le normali operazioni nave, l'Amministrazione può decidere, in alternativa al soddisfacimento dei previsti requisiti, che le navi abbiano altri dispositivi equivalenti per il soccorso delle persone dall'acqua, tenendo conto dell'area di navigazione e delle condizioni operative dell'unità."

7 I paragrafi esistenti (5) e (6) vengono rinumerati come (8) e (9).

CAPITOLO IX

RADIOCOMMUNICAZIONI

PARTE A – APPLICAZIONE E DEFINIZIONE

Regola 1 – Applicazione

8 Alla fine del precedente paragrafo 2, è aggiunta la seguente frase:

“In deroga alle disposizioni del paragrafo (1), l'Amministrazione può consentire che il sistema di radiocomunicazione esistente continui a essere utilizzato a bordo delle navi da pesca esistenti, a condizione che l'Amministrazione sia soddisfatta che sia equivalente ai requisiti di questo capitolo”.

**APPENDICE
CERTIFICATI E REGISTRI DELL'ATTREZZATURA**

9 Il precedente testo dell'Appendice è stato sostituito dal seguente

"1 Modulo del Certificato di Sicurezza per le Unità da pesca

CERTIFICATO INTERNAZIONE DI SICUREZZA DELLE UNITA' DA PESCA

Questo certificato sarà integrato da un Registro delle Attrezzature

(Sigillo ufficiale)

(Stato)

Rilasciato ai sensi delle disposizioni dell'Accordo di Città del Capo del 2012 sull'Applicazione delle Disposizioni del Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione Internazionale di Torremolinos sulla Sicurezza delle Unità da pesca, 1977

sotto l'autorità del Governo di

(nome dello Stato)

Da

(persona o organizzazione autorizzata)

Dettagli della nave¹

Nome della nave

Numeri o lettere distintive

Porto di immatricolazione

Lunghezza (L) (disposizione I/2(5))/
Stazza lorda (disposizione I/2(22))²

Aree marittime in cui la nave è autorizzata ad operare (disposizione IX/2)

Data in cui è stato concluso un contratto di costruzione o di importante trasformazione
.....

Data in cui la chiglia è stata posata o la nave si trovava in uno stato di costruzione in
accordo con le disposizioni I/2(1)(c)(ii) or (1)(c)(iii)
.....

¹ In alternativa, i dettagli delle navi possono essere posti orizzontalmente in riquadri.

² Cancellare ove opportuno.

Data di spedizione o di completamento di importanti trasformazioni
.....

QUESTO PER CERTIFICARE

- 1.1. Che la nave è stata visitata conformemente ai requisiti previsti dalle disposizioni I/7, I/8 e I/9 del Protocollo.
- 1.2. Che la nave è/non è ³ soggetta alle visite annuali di cui alle disposizioni I/7(1)(d) e I/9(1)(d) del Protocollo.
2. Che la visita ha dimostrato che:
 - 2.1. La condizione della struttura, della macchina e dell'attrezzatura come definite nella disposizione I/9 era soddisfacente e la nave era conforme alle pertinenti prescrizioni di cui ai capitoli II, III, IV, V e VI del Protocollo (diversi da quelli relativi ai sistemi e alle apparecchiature di sicurezza antincendio e ai piani antincendio);
 - 2.2. Le ultime due ispezioni dell'esterno del fondo della nave sono avvenute:
..... e
(data) (data)
 - 2.3. La nave ha rispettato le prescrizioni del Protocollo per quanto concerne gli impianti e gli apparecchi di sicurezza antincendio e i piani antincendio;
 - 2.4. I mezzi di salvataggio e le attrezzature delle scialuppe di salvataggio, i gommoni e le imbarcazioni di salvataggio sono stati forniti, conformemente alle prescrizioni del Protocollo;
 - 2.5. La nave è stata dotata di un dispositivo per il lancio della lenza e di impianti radio utilizzati nei dispositivi di salvataggio conformemente alle prescrizioni del Protocollo;
 - 2.6. La nave ha rispettato le prescrizioni del Protocollo per quanto concerne gli impianti radio;
 - 2.7. Il funzionamento degli impianti radio utilizzati nei dispositivi di salvataggio rispettano le prescrizioni del Protocollo;
 - 2.8. La nave ha rispettato le prescrizioni del Protocollo per quanto concerne le attrezzature di navigazione a bordo, i mezzi di trasferimento dei piloti e le pubblicazioni nautiche;
 - 2.9. La nave è stata dotata di luci, forme, mezzi per emettere segnali sonori e segnali di soccorso in conformità alle prescrizioni del Protocollo e del vigente Regolamento Internazionale per la prevenzione delle collisioni in mare;

³ Cancellare ove opportuno.

2.10. Sotto tutti gli altri aspetti, la nave ha rispettato le pertinenti prescrizioni del Protocollo.

3. Che è stato/non è stato rilasciato un Certificato Internazionale di Esenzione per Unità da pesca⁴.

Questo certificato è valido fino a⁵ fatte salve le visite annuali, intermedie e periodiche e le ispezioni dell'esterno del fondo della nave in accordo con le disposizioni I/7, I/8 e I/9 del Protocollo.

Rilasciato a
(Luogo di rilascio del certificato)

.....
(Data di rilascio)

.....
(Firma del funzionario autorizzato al rilascio del certificato)

(Sigillo o timbro dell'autorità di rilascio, ove opportuno)

⁴ Cancellare ove opportuno.

⁵ Inserire la data anniversaria come specificato dall'Amministrazione conformemente alla disposizione I/13(1) del Protocollo. Il giorno e il mese di questa data corrispondono alla data dell'anniversario di cui alla disposizione I/2(23), salvo modifiche apportate conformemente alla disposizione I/13(7).

Nullaosta per le visite annuali e intermedie relative alla struttura, alla macchina e alle attrezzature di cui al punto 2.1 del presente certificato

SI CERTIFICA che, in occasione di visita prescritta dalla disposizione I/9 del Protocollo, la nave è risultata conforme ai pertinenti requisiti del Protocollo.

Visita annuale: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita annuale/intermedia: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita annuale/intermedia⁶: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita annuale/intermedia⁷: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

Visita annuale/intermedia ai sensi della disposizione I/13(7)(c)

SI CERTIFICA che, in occasione di una visita annuale/intermedia conformemente alle disposizioni I/9 and I/13(7)(c) del Protocollo, la nave è risultata conforme ai requisiti pertinenti del Protocollo.

Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

⁶ Eliminare ove opportuno.

⁷ Eliminare ove opportuno.

Nullaosta per le ispezioni dell'esterno del fondo della nave⁸

SI CERTIFICA che, in occasione di una ispezione prescritta dalla disposizione I/9 del Protocollo, la nave è risultata conforme ai pertinenti requisiti del Protocollo.

Prima ispezione: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Seconda ispezione: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Nullaosta per le visite annuali e periodiche relative ai dispositivi di salvataggio e alle altre apparecchiature di cui ai punti 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 e 2.9 del presente certificato.

SI CERTIFICA che, in occasione di una visita prescritta dalla disposizione I/7 del Protocollo, la nave è risultata conforme ai pertinenti requisiti del Protocollo.

Visita annuale: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita annuale/periodica⁹: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita annuale/periodica¹⁰: Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

⁸ Possono essere previste ulteriori ispezioni.

⁹ Eliminare ove opportuno.

¹⁰ Eliminare ove opportuno.

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita annuale: Firma:
 (Firma del funzionario autorizzato)
 Luogo:
 Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita annuale/periodica ai sensi della disposizione I/13(7)(c)

SI CERTIFICA che, in occasione di una visita annuale/periodica conformemente alla disposizione I/7 e I/13(7)(c) del Protocollo, la nave è risultata conforme ai pertinenti requisiti del Protocollo.

Firma:
 (Firma del funzionario autorizzato)
 Luogo:
 Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Nullaosta per le visite annuali e periodiche relative agli impianti radio di cui ai punti 2.6 e 2.7 del presente certificato

SI CERTIFICA che, in occasione di una visita prescritta dalla disposizione I/8 del Protocollo, la nave è risultata conforme ai pertinenti requisiti del Protocollo.

Visita periodica: Firma:
 (Firma del funzionario autorizzato)
 Luogo:
 Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita periodica: Firma:
 (Firma del funzionario autorizzato)
 Luogo:
 Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita periodica: Firma:
 (Firma del funzionario autorizzato)
 Luogo:
 Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita periodica: Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Visita periodica ai sensi della disposizione I/13(7)(c)

SI CERTIFICA che, in occasione di una visita periodica ai sensi della disposizione I/8 e I/13(7)(c) del Protocollo, la nave è risultata conforme ai pertinenti requisiti del Protocollo.

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Nullaosta per estendere il certificato se valido per meno di 5 anni a cui si applica la disposizione I/13(3)

La nave è conforme ai pertinenti requisiti del Protocollo, e il presente certificato, conformemente alla disposizione I/13(3) del Protocollo, è considerato valido fino al

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Nullaosta nel caso in cui la visita di rinnovo sia stata completata e si applichi la disposizione I/13(4)

La nave è conforme ai pertinenti requisiti del Protocollo, e il presente certificato, conformemente alla disposizione I/13(4) del Protocollo, è considerato valido fino al

Firma:

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Nullaosta per estendere la validità del certificato fino all'arrivo nel porto di visita o per un periodo di proroga qualora si applichi la disposizione I/13(5)

Il certificato, ai sensi della disposizione I/13(5) del Protocollo, è considerato valido fino al

Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Nullaosta per l'anticipazione della data anniversaria in caso di applicazione della disposizione I/13(7)

Ai sensi della disposizione I/13(7) del Protocollo, la nuova data anniversaria è

Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

Ai sensi della disposizione I/13(7) del Protocollo, la nuova data anniversaria è

Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità, ove opportuno)

2. MODULO DI CERTIFICATO DI ESENZIONE**CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI ESENZIONE DELLE UNITÀ DI PESCA**

(Sigillo ufficiale)

(Stato)

Rilasciato ai sensi delle disposizioni dell'Accordo di Città del Capo del 2012
sull'attuazione delle disposizioni del
Protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla
Convenzione internazionale di Torremolinos per la sicurezza delle navi da pesca,
1977

Sotto l'Autorità del Governo di

.....
(nome dello Stato)

Da

.....
(persona o organizzazione autorizzata)

Dettagli della nave¹¹

Nome della nave.....

Numeri o lettere distintive.....

Porto di immatricolazione.....

Lunghezza (L) (regolamento I/2(5))/
Stazza lorda (regolamento I/2(22))¹².....

PER CERTIFICARE:

che la nave si trova sotto l'autorità conferita dal
regolamento.....
esentata dagli obblighi di.....

Eventuali condizioni alle quali viene concesso il certificato di esenzione:

Il presente certificato è valido fino al.....ed
è soggetto al certificato internazionale delle unità da pesca, cui il certificato è allegato.

Rilasciato presso.....
(Luogo di rilascio del certificato)

¹¹ In alternativa, i dati della nave possono essere disposti in riquadri orizzontali¹² Cancellare, se del caso

.....
(data di rilascio)

.....
(firma del funzionario autorizzato)

(Sigillo o timbro dell'autorità emittente, a seconda dei casi)

Approvazione per l'estensione del certificato se con validità inferiore a 5 anni, nei casi in cui si applica il regolamento I/13(3)

Il presente certificato, conformemente al regolamento I/13(3) del Protocollo, sarà accettato come valido fino al.....e soggetto al certificato di sicurezza internazionale delle navi da pesca. Il Certificato al quale è allegato il presente documento rimane valido.

Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

(Sigillo o timbro dell'autorità emittente, a seconda dei casi)

Apposizione del visto nel caso in cui una visita di rinnovo sia stata approvata e si applichi il regolamento I/13(4)

Il presente certificato, conformemente al regolamento I/13(4) del Protocollo, sarà accettato come valido fino al e soggetto al certificato di sicurezza internazionale delle navi da pesca. Il Certificato al quale è allegato il presente documento rimane valido.

Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

Visto per prorogare la validità del certificato fino al porto di visita o per un periodo di grazia in cui si applica il regolamento I/13(5)

Il presente certificato, conformemente al regolamento I/13(5) del Protocollo, sarà accettato come valido fino ale soggetto al Certificatoal quale è allegato il presente documento rimane valido.

Firma:
(Firma del funzionario autorizzato)
Luogo:
Data:

3. MODULO SUPPLEMENTARE AL CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI SICUREZZA PER I PESCHERECCI

REGISTRAZIONE DELL'ATTREZZATURA PER IL CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI SICUREZZA DELLE UNITÀ DI PESCA

Tale relazione deve essere allegata in modo permanente al Certificato Internazionale di Sicurezza delle unità da pesca

Registrazione dell'equipaggiamento per garantire la conformità all'Accordo di Cape Town del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del Protocollo di Torremolinos del 1993, relativo alla Convenzione internazionale sulla sicurezza delle unità da pesca, 1977

1. Particolari della nave

Nome della nave.....

Numeri o lettere distintive.....

Porto di immatricolazione.....

Lunghezza (L) (regolamento I/2(5))/
Stazza lorda (regolamento I/2(22))¹³.....

2. Dettagli delle apparecchiature da salvataggio

1	Numero totale di persone per le quali sono forniti apparecchi di salvataggio		
		A sinistra	A destra
2	Numero totale di imbarcazioni di salvataggio		
2.1	Numero totale di persone ospitate		
2.2	Numero di imbarcazioni di salvataggio parzialmente chiuse (regolamento VII/18)		
2.3	Numero di imbarcazioni di salvataggio totalmente chiuse (regolamento VII/19)		

3	Numero di imbarcazioni da salvataggio	.....
3.1	Numero di imbarcazioni incluse nelle imbarcazioni di salvataggio totali sopra indicate	.....

¹³ Cancellare, se del caso

4	Scialuppe di salvataggio	.....
4.1	Scialuppe per cui sono richiesti dispositivi approvati per la messa a mare	.....
4.1.1	Numero di Scialuppe di salvataggio	.....
4.1.2	Numero di persone ospitate	.....
4.2	Scialuppe per cui non sono richiesti dispositivi approvati per l'ammarraggio	.....
4.2.1	Numero di Scialuppe di salvataggio	.....
4.2.2	Numero di persone ospitate	.....
5	Numero di boe di salvataggio	.....
6	Numero di giubbotti di salvataggio	.....
7	Tute di immersione	.....
7.1	Numero complessivo	.....
7.2	Numero di tute conformi ai requisiti dei giubbotti di salvataggio	.....
8	Numero di dispositivi di protezione tecnica	.....
9	Impianti radio utilizzati nelle attrezzature di salvataggio	.....
9.1	Numero di trasmettitori radar	.....
9.2	Numero radiotelefonico VHF bidirezionale.	.....

3. Dettagli delle strutture radio

	Articolo	Fornitura effettiva (pezzi)
1	Sistemi primari	.....
1.1	Impianto radio VHF	.....
1.1.1	DSC encoder	.....
1.1.2	DSC watch receiver	.....
1.1.3	radiotelefonica	.....
	
1.2	Impianto radio MF	.....
1.2.1	DSC encoder	.....
1.2.2	DSC watch receiver	.....
1.2.3	radiotelefonica	.....
	
1.3	Impianto radio MF/HF	.....
1.3.1	DSC encoder	.....
1.3.2	DSC watch receiver	.....
1.3.3	radiotelefonica	.....
1.3.4	radiotelegrafia	.....
	
1.4	INMARSAT stazione nave/terra	.....
	
2	Mezzi secondari di allerta	.....
	
3	Strutture per la ricezione di informazioni sulla sicurezza marittima	.....
3.1	Ricevitore NAVTEX	.....

3.2	Ricevitore EGC	.....
3.3	Ricevitore radiotelegrafico a stampa diretta HF	.....
	
4	Satellite EPIRB	.....
4.1	COSPAS-SARSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
	
5	VHF EPIRB	.....
6	Radar trasponder	.....

4. Metodi utilizzati per garantire la disponibilità di impianti radio

4.1	Duplicazione di attrezzature	.....
4.2	Manutenzione a terra	.....
4.3	Capacità di manutenzione in mare	.....

QUESTO PER CERTIFICARE CHE tale record è corretto sotto tutti gli aspetti.

Rilasciato presso.....

(Luogo di rilascio del certificato)

.....
(data di rilascio)

.....
(firma del funzionario autorizzato)

(Sigillo o timbro dell'autorità emittente, a seconda dei casi)

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



19PDL0139910