

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 23 novembre 2010, n. 236.

Attuazione dell'articolo 5 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 98/18/CE, come rifiuta dalla direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313;

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616;

Visto il decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 1997, n. 293;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407;

Visto l'articolo 5 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45;

Vista la direttiva 2009/45/CE del Parlamento e del Consiglio del 6 maggio 2009 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, rifusione della direttiva 98/18/CE del Parlamento e del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla Sezione consultiva per gli atti normativi in data 20 settembre 2010;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai sensi del citato articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, effettuata con nota n. UL n. 44057 del 28 ottobre 2010;

Rilevata la necessità di definire i parametri di sicurezza per determinate tipologie di navi al fine di poter accedere alle misure alternative previste dal presente decreto;

ADOTTA
il seguente regolamento:

Art. 1.

Campo di applicazione

1. Il presente decreto si applica a tutte le navi passeggeri e ro-ro passeggeri:

a) di classe B esistenti ai fini dell'articolo 3 del presente decreto;

b) di classe B esistenti con più di trentasei passeggeri ai fini dell'articolo 4 del presente decreto;

e che effettuano navigazione tra porti nazionali ovvero tra porti nazionali e le isole minori italiane, e, comunque, entro due ore da porti ed ancoraggi sicuri.

Art. 2.

Definizioni

1. I termini utilizzati nel presente decreto si intendono secondo le definizioni riportate nell'articolo 1 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 e nei capitoli II-1 e II-2 del relativo allegato I, salvo il termine decreto con il quale si intende per «decreto» il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

Art. 3.

Equivalenze relative al capitolo II-1 - parte C - Impianti di sentina di cui alla sezione 3.2.10 dell'allegato I al decreto

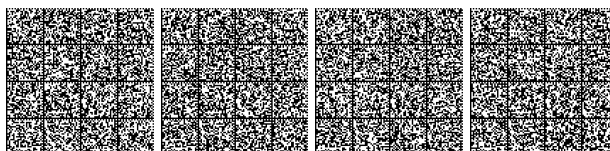
1. L'Amministrazione concede un'equivalenza alle navi esistenti di classe B a condizione che venga garantito un adeguato standard di sicurezza, relativamente a quanto prescritto al capitolo II-1, parte C dell'allegato I del decreto, punto 3.2.10: «[...] Se, oltre all'impianto principale di pompe di sentina, esiste un impianto di emergenza, questo deve essere indipendente dall'impianto principale e sistemato in modo che una pompa possa funzionare in qualsiasi compartimento in condizione di allagamento, così come specificato nel punto 2.1; in tal caso, occorre che siano manovrabili da sopra il ponte delle paratie soltanto le valvole necessarie per il funzionamento dell'impianto di emergenza».

2. È considerato adeguato uno standard di sicurezza che soddisfi le seguenti condizioni:

a) siano sistemate singole pompe indipendenti l'una dall'altra ed ubicate in ciascun compartimento stagno della nave; e

b) le pompe devono essere:

1. di tipo immerso;
2. dotate di comando di attivazione dal ponte di comando o altra centrale di comando permanentemente presidiata e, comunque, sistemata sopra il ponte delle paratie;
3. ad attivazione automatica a mezzo galleggiante ed allarme sul ponte comando;
4. dotate di uno scarico indipendente e diretto al fuoribordo;
5. dotate di valvola automatica di non ritorno con chiusura diretta da sopra il ponte delle paratie;
6. azionate sia dalla fonte di energia principale che da quella di emergenza.



Art. 4.

Equivalenze relative al capitolo 11-2 - parte B - Provvedimenti di sicurezza contro il fuoco - di cui alla sezione 6-1, «Paratie all'interno di una zona verticale principale», dell'Allegato I al decreto

1. L'amministrazione concede un'equivalenza alle navi esistenti di classe B che trasportano più di trentasei passeggeri, a condizione che si garantisca un adeguato standard di sicurezza, relativamente a quanto prescritto al punto 1.3 della sezione 6-1, «Paratie all'interno di una zona verticale principale», della parte B del Capitolo 11-2 dell'allegato I al decreto: «Tutte le suddette divisioni possono essere rivestite con materiale combustibile come consentito dalla regola 11».

2. Tale equivalenza è concessa limitatamente ai locali alloggio e servizio, come definiti dalla sezione 6-1 («Resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti delle navi [...] esistenti di classe B che trasportano più di 36 passeggeri»), ai punti 2.2.(3), (5) e (9) del capitolo 11-2 - parte B dell'allegato I al decreto.

3. È considerato adeguato uno standard di sicurezza a condizione che sia garantita la rispondenza agli standard nazionali per la «classe di reazione al fuoco 1» previsti dal decreto del Ministro dell'interno del 6 marzo 1992, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 66 del 19 marzo 1992, recante norme tecniche e procedurali per la classificazione di reazione al fuoco ed omologazione dei prodotti vernicianti ignifughi applicati su materiali legnosi, ovvero dal decreto del Ministro dell'interno del 26 giugno 1984, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 25 agosto 1984, modificato con il decreto del Ministro dell'interno del 3 settembre 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 242 del 17 ottobre 2001, recante classificazione di reazione al fuoco ed omologazione dei materiali ai fini della prevenzione incendi.

4. Per quanto riguarda i locali pubblici utilizzati come punti di riunione o dove sia prevista la permanenza di più persone (saloni ecc.), il numero massimo di persone che può essere contenuto al loro interno è limitato anche in ragione delle dimensioni delle porte utilizzate come sfugge primarie che danno accesso diretto al ponte scoperto ovvero ad un cofano scala che, a sua volta, dia accesso ad un ponte scoperto.

Art. 5.

Norme integrative per impianti elettrici di bordo

1. Per gli impianti elettrici di cui al capitolo II-1 - parte D dell'allegato I del decreto, sezione regola 5, «precauzioni contro la folgorazione, l'incendio e altri pericoli di natura elettrica», al punto 5.2, la rispondenza al requisito di «tipo non propagante la fiamma» è soddisfatto qualora in linea con le seguenti norme tecniche:

a) IEC 60332-1 - per singolo cavo;

b) IEC 60332 3-22, ovvero SC 10 IACS «Precautions against shock, fire and other hazards of electrical sign» - per fascio.

Art. 6.

Procedure per il rilascio del provvedimento di equivalenza

1. Chiunque abbia interesse ad ottenere un provvedimento di equivalenza, presenta istanza alla Capitaneria di Porto, competente al rilascio del provvedimento di equivalenza, ove ha sede la Società, come definita dalla regola 1 del capitolo IX della Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS '74), allegando la sottonotata documentazione e dandone altresì conoscenza all'Amministrazione:

a) disegno relativo all'impianto di sentina, redatto secondo i principi del presente decreto ed approvato dall'Organismo affidato della nave ai sensi dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435;

b) documentazione che comprovi la rispondenza dei cavi alle norme richiamate dall'articolo 5;

c) disegno della compartimentazione tagliafuoco, redatto secondo i principi del presente decreto e predisposto in conformità al capitolo II-2- parte B - regola 6-1: «Resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti delle navi [...] esistenti di classe B che trasportano più di 36 passeggeri» del decreto ed approvato dall'Organismo affidato della nave ai sensi dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, integrato con i dettagli (sezioni) relativi a:

1) tipo di materiale utilizzato come rivestimento;

2) spessori del/dei materiali di rivestimento; nonché;

3) certificazione dei materiali di cui ai decreti ministeriali richiamati nel precedente articolo 4;

per ogni materiale utilizzato, infine, dovrà essere specificata la zona dove lo stesso è stato installato;

d) piano delle sfuggite, redatto secondo i principi del presente decreto, attraverso il quale siano chiaramente indicate le dimensioni delle porte, approvato dall'Organismo affidato della nave ai sensi dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435.

2. La Capitaneria di Porto, competente al rilascio dei provvedimenti di equivalenza, dà comunicazione degli stessi all'Amministrazione.

Art. 7.

Norme finali

Dall'attuazione del presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana.



È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 23 novembre 2010

Il Ministro: MATTEOLI

Visto, *il Guardasigilli:* ALFANO

Registrato alla Corte dei conti il 22 dicembre 2010

Ufficio controllo atti Ministeri delle infrastrutture ed assetto del territorio, registro n. 10, foglio n. 91

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note alle premesse:

— Si riporta il testo dell'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 1988, n. 214, S.O.:

«3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorità sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più Ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione».

— La legge 23 maggio 1980, n. 313, recante «Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione», è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 luglio 1980, n. 190, S.O.

— La legge 5 giugno 1962, n. 616, recante «Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare» è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 5 luglio 1962, n. 168.

— Il decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, recante «Attuazione della direttiva 94/57/CE, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, e della direttiva 97/58/CE che modifica la direttiva 94/57/CE», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 agosto 1998, n. 201.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante «Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 gennaio 1992, n. 17, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 1997, n. 293, recante: «Regolamento recante norme per la disciplina delle nuove unità veloci di navigazione nazionale o minore», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 settembre 1997, n. 210.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, recante «Regolamento recante norme di attuazione delle direttive 96/98/CE e 98/85/CE relative all'equipaggiamento marittimo», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 novembre 1999, n. 263, S.O.

— Si riporta il testo dell'art. 5 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante: «Attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite

a viaggi nazionali», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 marzo 2000, n. 55, S.O.:

«Art. 5 (*Equivalenze ed esenzioni*). — 1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, notificato alla Commissione europea, possono essere adottate misure che consentono l'equivalenza alle regole contenute nell'allegato I, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto le suddette regole, nonché, a condizione che non ne risulti una riduzione del livello di sicurezza, misure atte a esonerare le navi dall'osservanza di taluni requisiti specifici indicati nel presente decreto, quando siano adibite, nelle acque territoriali, inclusi i tratti di mare arcipelagici riparati dagli effetti del mare aperto, a viaggi nazionali sottoposti a talune condizioni operative, quali la probabilità di un'onda significativa inferiore, l'osservanza di limiti stagionali, la circostanza che la navigazione sia effettuata solo in ore diurne o in condizioni climatiche o meteorologiche favorevoli, la durata limitata dei viaggi, ovvero la vicinanza di servizi di pronto intervento».

Note all'art. 2:

— Si riporta il testo dell'art. 1 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante: «Attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 marzo 2000, n. 55, S.O.:

«Art. 1 (*Definizioni*). — 1. Ai fini del presente decreto e dei suoi allegati, si intende per:

a) «convenzioni internazionali»:

1. La convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra nel 1974 e resa esecutiva con la legge 23 maggio 1980, n. 313, e con la legge 4 giugno 1982, n. 438, che ha approvato il successivo protocollo del 17 febbraio 1978, e successivi emendamenti in vigore alla data del 17 marzo 1998, di seguito denominata «SOLAS 1974»;

2. la convenzione internazionale sulle linee di massimo carico del 1966, resa esecutiva in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777, entrato in vigore il 21 luglio 1968, e successivi emendamenti del 1971 e del 1979, resi esecutivi in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 1984, n. 968, e successivi emendamenti in vigore alla data del 17 marzo 1998, di seguito denominata «LL66»;

b) «codice sulla stabilità a nave integra»: il codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti della Organizzazione Marittima Internazionale IMO (Code on Intact Stability), contenuto nella risoluzione A.749 (18) dell'Assemblea dell'Organizzazione stessa del 4 novembre 1993, nel testo modificato alla data del 17 marzo 1998;

c) «codice per le unità veloci (HSC)»: il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci (International Code for Safety of High Speed Crafts) adottato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO con la risoluzione MSC 36 (63) del 20 maggio 1994, nel testo modificato alla data del 17 marzo 1998;

d) «GMDSS»: il sistema globale di sicurezza e soccorso in mare (Global Maritime Distress and Safety System), definito nel capitolo IV della «SOLAS 1974»;

e) «nave da passeggeri»: qualsiasi nave che trasporti più di dodici passeggeri;

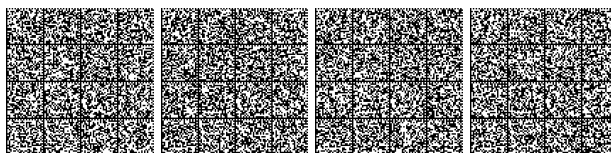
f) «unità veloce da passeggeri»: una unità veloce come definita alla regola 1 del capitolo X della «SOLAS 1974», che trasporti più di dodici passeggeri; non sono considerate unità veloci da passeggeri le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali marittimi delle classi B, C e D, quando:

1. il loro dislocamento rispetto alla linea di galleggiamento corrisponda a meno di cinquecento metri cubi;

2. la loro velocità massima, come definita dal paragrafo 1.4.30 del codice per le unità veloci (HSC Code), sia inferiore ai venti nodi;

g) «nave nuova»: una nave la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione, alla data del 1° luglio 1998 o successivamente. Per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:

1. ha inizio la costruzione identificabile con una nave specifica;



2. ha avuto inizio, per quella determinata, nave, la sistemazione in posto di almeno cinquanta tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutto il materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;

h) "nave esistente": una nave che non sia una nave nuova;

i) "passeggero": qualsiasi persona che non sia:

1. il comandante, né un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave per i suoi servizi;

2. un bambino di età inferiore a un anno;

l) "lunghezza della nave": se non altrimenti definita nell'allegato I, il 96% della lunghezza totale calcolata su un galleggiamento all'85% della più piccola altezza di costruzione misurata dal limite superiore della chiglia oppure la lunghezza misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora all'asse di rotazione del timone al predetto galleggiamento, se tale lunghezza è maggiore. Nelle navi che, secondo progetto, presentano un'inclinazione della chiglia, il galleggiamento al quale si misura tale lunghezza deve essere parallelo al galleggiamento del piano di costruzione;

m) "altezza di prora": l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione "LL66" in quanto distanza verticale sulla perpendicolare avanti, fra il galleggiamento corrispondente al bordo libero estivo assegnato e l'assetto di progetto, e la faccia superiore del ponte esposto a murata;

n) "nave con ponte completo": una nave provvista di un ponte completo, esposto alle intemperie e al mare, dotato di mezzi permanenti che permettano la chiusura di tutte le aperture nella parte esposta alle intemperie e sotto il quale tutte le aperture praticate nelle fiancate sono dotate di mezzi di chiusura permanenti, stagni almeno alle intemperie. Il ponte completo può essere un ponte stagno o una struttura equivalente a un ponte non stagno, completamente coperto da una struttura stagna alle intemperie, di resistenza sufficiente a mantenere l'impermeabilità alle intemperie e munita di mezzi di chiusura stagni alle intemperie;

o) "viaggio internazionale": un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di quello Stato o viceversa;

p) "viaggio nazionale": un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro, o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;

q) "tratti di mare": le aree marittime nelle quali le classi di navi possono operare per tutto l'anno o, eventualmente, per un periodo specifico;

r) "area portuale": un'area che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un estuario o un'area protetta affine;

s) "luogo di rifugio": qualsiasi area protetta naturalmente o artificialmente che possa essere usata come rifugio da una nave o da un'unità veloce, che si trovi in condizioni di pericolo;

t) "Amministrazione": il Ministero dei trasporti e della navigazione - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

u) "Autorità marittime": Comandi periferici secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

v) "Stato ospite": lo Stato membro dai cui porti, o verso i cui porti una nave o una unità veloce, battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro, effettua, viaggi nazionali;

z) "organismo riconosciuto": l'organismo riconosciuto a norma dell'art. 3 del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314;

aa) "miglio": lunghezza equivalente a 1.852 metri;

bb) "onda significativa": l'onda media corrispondente a un terzo dell'altezza delle onde più alte osservate in un determinato periodo;

bb-bis) "nave ro/ro da passeggeri": una nave da passeggeri che trasporta più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/A/2 di cui all'allegato I;

bb-ter) "età": età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;

bb-quater) "persona a mobilità ridotta": chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani,

i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;

bb-quinquies) "altezza significativa d'onda (h)": l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo;

bb-sexies) "ente tecnico": l'organismo autorizzato ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni.

Note all'art. 6:

— Si riporta il testo dell'art. 35 del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante «Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 gennaio 1992, n. 17, S.O.:

«Art. 35 (*Piani da presentare alla commissione di visita*). — 1. Almeno sette giorni prima della visita iniziale della nave gli interessati devono mettere, a disposizione della commissione di visita, con il Visto di approvazione dell'ente tecnico, i seguenti piani o computi, salvo quelli che non siano ritenuti necessari dall'ente tecnico in relazione alla grandezza o al tipo della nave o al servizio cui essa è destinata riguardanti:

a) la compartimentazione di galleggiabilità, per le navi che vi sono soggette;

b) l'impianto centralizzato di manovra delle porte stagne, se esiste;

c) l'impianto di esaurimento sentina;

d) la compartimentazione tagliafuoco, per le navi che vi sono soggette;

e) tutte le sistemazioni antincendio mobili e fisse, compresi gli impianti fissi per la segnalazione e l'estinzione degli incendi, per le navi che devono esserne dotate;

f) i mezzi di sfuggita;

g) la sistemazione dei mezzi di salvataggio;

h) la sistemazione degli organi di governo;

i) la sistemazione delle bussole;

l) la sistemazione dei fanali;

m) le trasmissioni degli ordini;

n) i computi relativi alla stabilità a nave integra e in condizioni di allagamento, per le navi che sono soggette a norme su tali condizioni, nonché gli elementi delle carene drittte.

Nel corso delle procedure per l'approvazione suddetta, che attesta la corrispondenza di detti piani e computi alle norme della convenzione e del presente regolamento, l'ente tecnico provvede altresì alla verifica della corrispondenza ai seguenti requisiti ricorrenti nella convenzione: "efficace", "soddisfacente", "accettabile", "prescritto dall'amministrazione", "approvato dall'amministrazione" e simili di materiali, sistemazioni, impianti e apparecchiature di cui ai disegni relativi ai punti suddetti.

2. I piani ed i computi di cui al comma precedente devono essere tenuti a bordo ed aggiornati a cura del comandante o di un ufficiale responsabile ed ogni modifica vi deve essere riportata con ogni possibile sollecitudine; in occasione delle visite periodiche, intermedie o occasionali essi devono essere messi a disposizione degli organi che effettuano le visite stesse ogni qualvolta da questi ritenuto necessario.

3. Deve essere messo a disposizione della commissione ogni eventuale altro piano prescritto dal Ministero o richiesto dall'ente tecnico».

10G0254

