

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
19 luglio 2022, n. 148.

Regolamento recante modifiche al regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87, quinto comma, della Costituzione;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri, e, in particolare, l'articolo 17, comma 1;

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616, recante sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

Vista la legge 5 marzo 1963, n. 366, recante nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado;

Vista la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;

Vista 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 in data 1° novembre 1974, e sua esecuzione;

Vista la legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Vista la legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici, e, in particolare, l'articolo 30, comma 3-ter, lettera b), il quale prevede che entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, il Governo, con uno o più regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, «modifica, secondo criteri di semplificazione, il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, delimitando l'ambito di applicazione delle relative norme con riguardo al trasporto pubblico locale lagunare»;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, recante misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive;

Visto il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, e, in particolare, l'articolo 11, comma 3-bis, secondo cui restano ferme le competenze dell'autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione effettuata all'interno della laguna veneta;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;

Visto il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante codice delle comunicazioni elettroniche;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;

Visto il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202, recante attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni;

Visto il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;

Visto il decreto legislativo 22 giugno 2016, n. 128, recante attuazione della direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE;

Visto il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, recante disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;

Visto 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;



Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, recante regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, recante regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, recante regolamento recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE;

Visto il decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni 24 maggio 1967, recante approvazione delle norme tecniche relative ai requisiti cui devono soddisfare gli impianti radioelettrici a bordo delle navi mercantili e lusorie, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 175 del 14 luglio 1967;

Visto il decreto del Ministro delle comunicazioni 8 marzo 2005, recante certificati di abilitazione all'uso degli apparati radio a bordo delle imbarcazioni adibite alla pesca costiera, locale e ravvicinata, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 68 del 23 marzo 2005;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 luglio 2016, recante requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 183 del 6 agosto 2016;

Vista la legge della regione Veneto 11 luglio 2008, n. 5, recante norme sulla sicurezza delle navi adibite alla navigazione marittima e addette al trasporto di persone all'interno della laguna veneta;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 24 febbraio 2022;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, espresso nella seduta del 30 marzo 2022;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 26 aprile 2022;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 7 luglio 2022;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della salute, dello sviluppo economico, dell'economia e delle finanze, della difesa e dell'interno;

E M A N A
il seguente regolamento:

Art. 1.

Modifiche all'articolo 1 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 1, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il punto 1, è inserito il seguente: «1-bis) Acque protette della laguna di Venezia: le acque portuali di Venezia e di Chioggia ricadenti all'interno della conterminazione della laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366;»;

b) il punto 6 è sostituito dal seguente: «Autorità marittima: organo periferico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'estero, l'autorità consolare e, ai fini dell'applicazione delle disposizioni speciali sul trasporto pubblico locale lagunare, le Capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia, secondo le rispettive circoscrizioni;»;

c) dopo il punto 6, è inserito il seguente: «6-bis) Colreg 1972: la convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, ratificata e resa esecutiva con legge 27 dicembre 1977, n. 1085;»

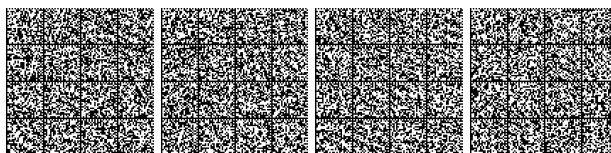
d) al punto 20, le parole «della Marina Mercantile» sono sostituite dalle seguenti: «delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto»;

e) dopo il punto 31, sono inseriti i seguenti: «31-bis) Nave lagunare: nave che naviga esclusivamente all'interno delle acque protette della laguna di Venezia e che effettua trasporto pubblico locale lagunare o trasporto pubblico non di linea, la cui propulsione dipende da motore endotermico o elettrico o combinazione degli stessi, in grado di imprimere una velocità non inferiore a sette nodi all'andatura corrispondente al regime di servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico in condizione di mare calmo;

31-ter) Nave lagunare esistente: una nave lagunare diversa dalla nave lagunare nuova;

31-quater) Nave lagunare nuova: una nave lagunare la cui chiglia sia stata impostata o si trovi a un equivalente stadio di costruzione alla data del 1° gennaio 2023 o successivamente;»;

f) dopo il punto 41, è inserito il seguente: «41-bis) Navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia: la navigazione effettuata con le navi lagunari nelle acque di cui al punto 1-bis;».



Art. 2.

Modifiche all'articolo 9 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 9 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Le navi lagunari non possono essere esonerate dall'osservanza delle specifiche disposizioni ad esse applicabili contenute nel presente regolamento.»

Art. 3.

Modifiche all'articolo 12 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 12, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo la lettera g) è inserita la seguente:

«g-bis) navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia (NAV.A.P.LV.);».

Art. 4.

Modifiche all'articolo 32 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 32 del regolamento approvato con Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Il comando di bordo di una nave lagunare segnala all'armatore o, se previsto dal manuale di cui all'articolo 106-bis, al responsabile da esso delegato, le dotazioni che presentano deterioramenti o deficienze tali da comprometterne l'efficienza, i quali provvedono senza ritardo alla loro sostituzione.»

Art. 5.

Modifiche all'articolo 35 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 35 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Sulle navi lagunari, i piani e i computi sono tenuti in originale presso la sede della società armatrice e in copia a bordo e sono aggiornati a cura dell'armatore o, se previsto dal manuale di cui all'articolo 106-bis, di un suo delegato. I piani delle navi lagunari nuove di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate possono essere sostituiti da un piano di sicurezza, approvato dall'ente tecnico, contenente le informazioni di cui al comma 1, lettere e) e g).».

Art. 6.

Modifiche all'articolo 52 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 52 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 1, per le navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:

a) i certificati di sicurezza e i documenti relativi alla stazione radio delle navi di stazza lorda uguale o superiore alle venticinque tonnellate sono conservati a bordo in originale o in copia fotostatica non autenticata;

b) ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 168-septies, i certificati di sicurezza e i documenti relativi alla stazione radio delle navi di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate sono conservati a bordo o presso la sede della società armatrice; in tale ultimo caso devono essere prodotti, a richiesta, agli organi di controllo entro il termine dagli stessi indicato.».

Art. 7.

Modifiche all'articolo 57 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 57 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, lettera c), dopo le parole «abilitate a navigazione locale» sono inserite le seguenti: «e le navi lagunari»;

b) dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-bis. Le navi lagunari iscritte nelle matricole o nei registri nazionali posteriormente all'8 agosto 1973 e anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento devono mantenere il grado di compartimentazione richiesto alla data di impostazione chiglia.».

Art. 8.

Modifiche all'articolo 59 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 59, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo le parole «navigazione nazionale locale» sono inserite le seguenti: «o in navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia».



Art. 9.

Modifiche all'articolo 60 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 60 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Le navi lagunari che, in base all'articolo 57 devono soddisfare a norme di compartimentazione, devono avere, nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro secondo i regolamenti dell'ente tecnico per la navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia, tale da resistere alla situazione finale di allagamento, nelle ipotesi di falla, in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato.».

Art. 10.

Modifiche all'articolo 67 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 67 del regolamento approvato con Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 11.

Modifiche all'articolo 69 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 69 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Limitatamente al bordo libero alle navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:

a) sulle navi non munite di certificato di bordo libero, fermo il disposto dell'articolo 19 della legge, è apposta in maniera permanente e visibile la linea di massimo carico relativa alle condizioni più gravose, verificate con le istruzioni al comandante sulla stabilità approvate dall'ente tecnico. La linea di massimo carico ha lunghezza di 230 millimetri e altezza di 25 millimetri. L'ente tecnico ne rilascia apposita dichiarazione di rispondenza;

b) per le navi esistenti, la linea di massimo carico di cui alla lettera a) è apposta alla prima visita speciale di classe o di rinnovo del certificato di navigabilità in scadenza dopo il 1° gennaio 2023;

c) non sono soggette all'obbligo di apposizione della linea di massimo carico di cui alla lettera a) le navi dotate di soli posti a sedere o assoggettate al conteggio dei passeggeri.».

Art. 12.

Modifiche all'articolo 70 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 70 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Sulle navi lagunari sono presenti una barra di rispetto o paranchi a mano, se non vi è una ridondanza sulla manovra del timone.».

Art. 13.

Modifiche all'articolo 71 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 71 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Le navi lagunari sono munite delle dotazioni di armamento marinaresco secondo le seguenti modalità:

a) navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate: quattro cavi in manila aventi diametro di 26 millimetri e lunghezza di 12 metri e un'ancora di posta completa di due lunghezze di catena, secondo le norme dell'ente tecnico;

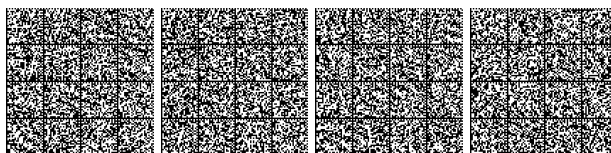
b) navi traghetto: due cavi di acciaio con diametro di 18 millimetri o di fibra con carico di lavoro equivalente e uno di rispetto di lunghezza non inferiore a 18 metri e due cavi in manila con lunghezza non inferiore a 12 metri e diametro di 26 millimetri e un'ancora di posta completa di due lunghezze di catena, secondo le norme dell'ente tecnico;

c) navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate e uguale o superiore a 25 tonnellate: quattro cavi in manila con diametro di 26 millimetri e lunghezza di 12 metri e un'ancora di posta con cavo avente caratteristiche meccaniche corrispondenti a quelle della catena;

d) navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate ma uguale o superiore a 5 tonnellate: quattro cavi in manila con diametro di 22 millimetri e lunghezza di 5 metri;

e) navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate: almeno due cavi le cui caratteristiche tecniche sono determinate dall'ente tecnico.

1-ter. Nei casi di cui alle lettere a), b) e c) del comma 1-bis, le dotazioni di armamento marinaresco sono collaudate dall'ente tecnico.».



Art. 14.

Modifiche all'articolo 72 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 72 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari nuove, cui si applicano le seguenti disposizioni:

a) nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, gli argani o il mulinello per la manovra delle ancore sono azionati a motore;

b) nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate, le operazioni di ormeggio e tonneggio sono eseguite, a prora e a poppa, impiegando argani o verricelli azionabili a motore;

c) le navi che fruiscono di ormeggi attrezzati e dedicati con arredi portuali diversi non sono tenute a conformarsi alla prescrizione di cui alla lettera b), purché ne sia data evidenza nel manuale di cui all'articolo 106-bis, comma 1, lettera a).».

Art. 15.

Modifiche all'articolo 73 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 73 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole «Tutte le navi» sono inserite le seguenti: «, ad eccezione delle navi lagunari di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate.»;

b) al comma 2, sono inserite, in fine, le seguenti parole: «Per le navi lagunari, devono essere sistemati mezzi di comunicazione tra la plancia e le posizioni dalle quali è stabilito, dai regolamenti dell'ente tecnico, il comando della macchina di governo principale e ausiliaria. I mezzi di comunicazione, che devono essere conformi ai regolamenti dell'ente tecnico, possono non essere installati quando, a soddisfazione dell'Autorità marittima, è possibile comunicare agevolmente a voce tra le posizioni di comando delle macchine e la plancia.»;

c) al comma 3, sono inserite, in fine, le seguenti parole: «Per le navi lagunari, detto sistema di comunicazione dal ponte di comando ai locali interni della nave è previsto solo per le navi a più ponti.»;

d) dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Le navi lagunari di stazza lorda superiore o uguale a 200 tonnellate, senza personale di guardia in macchina se non in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia, possono essere munite, in luogo di quanto previsto dal comma 1, di un portavoce ovvero di un telefono a cuffia, indipendente da altri impianti telefonici di bordo o di un dispositivo sonoro di trasmissione di ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma

dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma e indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo.»;

e) dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-bis. Per le navi lagunari di stazza inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate, dove timoniere e motorista sono a vista reciproca non è richiesto alcun dispositivo di trasmissione di ordini di cui al comma 5. Il dispositivo di trasmissione ordini non è altresì richiesto per le navi lagunari bielica di stazza inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate.».

Art. 16.

Modifiche all'articolo 82 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 82, comma 2, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo le parole: «Tutte le navi», sono inserite le seguenti: «, con esclusione delle navi lagunari.».

Art. 17.

Modifiche all'articolo 86 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 86 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera b), le parole «o locale» sono sostituite dalle seguenti: «, locale o nelle acque protette della laguna di Venezia.»;

b) al comma 2, lettera c), le parole «e le navi in navigazione nazionale locale» sono sostituite dalle seguenti: «, le navi in navigazione nazionale locale e in navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia.»;

c) dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Fermo restando quanto disposto dai commi 1, lettera b) e 2, lettera c), alle navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:

a) per le navi esistenti rimangono in vigore i provvedimenti di deroga concessi entro il 31 dicembre 2022;

b) per le navi di stazza lorda inferiore o uguale a 200 tonnellate può essere omessa la sistemazione di un impianto idrico antincendio qualora siano presenti:

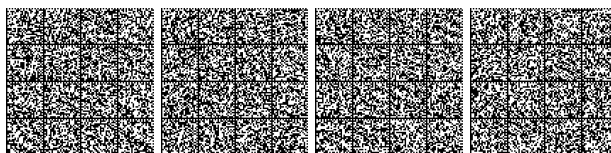
1) impianto elettrico a tensione di sicurezza come definita dai regolamenti dell'ente tecnico;

2) sedili e materiali di rivestimento certificati non combustibili o aventi caratteristiche non inferiori a «limitata attitudine a propagare la fiamma»;

3) impianto fisso di estinzione incendi per il locale apparato motore;

4) estintori portatili equamente distribuiti a bordo in quantità non inferiore al 150 per cento del minimo previsto dai regolamenti dell'ente tecnico;

5) avvisatori manuali incendio per le navi il cui ponte di comando non sia a livello del ponte principale.».



Art. 18.

Modifiche all'articolo 89 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 89 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole «dall'8 agosto 1973» sono inserite le seguenti: «e sulle navi lagunari nuove»;

b) al comma 2, lettera b), punto iv), dopo le parole «non deve essere inferiore a 25 centimetri» sono inserite le seguenti: «, mentre sulle navi lagunari nuove gli scalini delle scale devono avere un'alzata non superiore a 20 centimetri e una pedata adeguata all'alzata e tali da ottenere un'inclinazione non superiore a 45°»;

c) al comma 2, lettera c), dopo le parole «di lunghezza inferiore a 30 metri,» sono inserite le seguenti: «e per le navi lagunari nuove indipendentemente dalla loro lunghezza,»;

d) dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Le navi lagunari esistenti restano soggette alla osservanza della sola normativa riguardante scale, corridoi e porte di sfuggita in vigore alla data della loro costruzione.».

Art. 19.

Modifiche all'articolo 90 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 90 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, che devono avere a bordo due equipaggiamenti da vigile del fuoco di tipo approvato.».

Art. 20.

Modifiche all'articolo 94 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 94 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) i requisiti, le caratteristiche di costruzione e le sistemazioni dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio e, per questi ultimi, i relativi dispositivi di messa a mare, sono di tipo approvato e rispondono alle norme del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico;

b) quando sono previsti dispositivi per la messa a mare delle zattere di salvataggio, ciascuno di essi serve non più di sei zattere;

c) i mezzi di salvataggio sono di tipo approvato e sono sistemati a bordo in conformità alle disposizioni del presente regolamento;

d) per le navi lagunari esistenti, i mezzi di salvataggio già a bordo possono essere mantenuti fino a quando non se ne renda necessaria la loro sostituzione per vetustà o deterioramento, a condizione che siano dotati, ove previsto, degli accessori richiesti, comprese le strisce retroriflettenti;

e) se nel corso dell'impiego della nave si rende necessaria la sostituzione di un equipaggiamento, esso è immediatamente sostituito con altro che abbia analoga destinazione d'uso e caratteristiche nuove.».

Art. 21.

Modifiche all'articolo 97 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 97 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) la rispondenza dei mezzi di salvataggio nuovi o di nuova installazione alle prescrizioni degli articoli 94 e 95 è verificata dall'ente tecnico;

b) in occasione della visita iniziale di cui all'articolo 22 e delle visite periodiche di cui all'articolo 25, comma 1, viene controllata l'adeguatezza dei mezzi di salvataggio e il loro buono stato di conservazione;

c) i dispositivi di ammaino dei mezzi collettivi di salvataggio e del battello d'emergenza sono soggetti alle ispezioni e alle prove previste dalla convenzione.».

Art. 22.

Modifiche all'articolo 105 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 105 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, le parole «e locale» sono sostituite dalle seguenti: «, locale e nelle acque protette della laguna di Venezia»;

b) dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi sono provviste di mezzi collettivi di salvataggio in numero tale da poter accogliere tutte le persone per le quali le stesse sono certificate;



b) se sussistono i presupposti di cui all'articolo 106-bis, le navi possono essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio in misura ridotta:

1) pari al 50 per cento del numero massimo delle persone trasportabili, per le navi che trasportano un numero di passeggeri uguale o superiore a 250;

2) pari al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili, per le navi che trasportano un numero di passeggeri inferiore a 250;

c) indipendentemente da quanto disposto alle lettere a) e b), le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate possono essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio in misura non inferiore al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili;

d) le navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate non hanno l'obbligo di essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio se trasportano un numero di persone inferiore a venti;

e) la dotazione di mezzi collettivi di salvataggio è costituita da imbarcazioni di salvataggio ovvero da zattere autogonfiabili, eventualmente asservite ai dispositivi di evacuazione marini (MES), ovvero da apparecchi galleggianti ovvero da salvagenti anulari conteggiati nella misura di uno ogni due persone;

f) fermo restando quanto disposto dalle lettere a), b), c), d) ed e), sono presenti a bordo salvagenti anulari secondo le seguenti modalità:

1) navi di lunghezza superiore a 24 metri, escluse le navi traghetto: quattro salvagenti anulari di cui almeno due dotati di boetta luminosa e sagola galleggiante. Almeno uno dei salvagenti anulari è dotato di boetta fumogena, da attivarsi prima del lancio e collegata con sagola galleggiante di lunghezza adeguata;

2) navi di lunghezza uguale o inferiore a 24 metri ma superiore a 10 metri: due salvagenti anulari, entrambi dotati di boetta luminosa e sagola galleggiante. Almeno uno dei salvagenti anulari è dotato di boetta fumogena da attivarsi prima del lancio. È consentito il posizionamento della boetta fumogena nella cabina di pilotaggio;

3) navi di lunghezza inferiore a 10 metri: un salvagente anulare dotato di boetta luminosa, sagola galleggiante e boetta fumogena da attivarsi prima del lancio. È consentito il posizionamento della boetta fumogena nella cabina di pilotaggio;

4) navi traghetto: quattro salvagenti anulari, di cui due ubicati sulle alette del ponte di comando e dotati di segnale di tipo combinato. Tale dotazione è obbligatoria per le navi lagunari di nuova costruzione e sostituisce l'attuale dotazione, per le navi esistenti, alla prima visita di sicurezza dopo il 31 dicembre 2022;

g) i salvagenti anulari di cui al comma 5, utilizzati in sostituzione degli apparecchi galleggianti, non sono computabili tra quelli prescritti dalla lettera f);

h) le navi sono dotate di mezzi per la risalita fissi o manovrabili da bordo se l'altezza dell'opera morta, al minimo galleggiamento, è maggiore di 50 centimetri.».

Art. 23.

Modifiche all'articolo 106 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 106 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. La dotazione numerica delle cinture di salvataggio per le navi lagunari è determinata come segue:

a) le navi sono dotate di cinture di salvataggio sufficienti per:

1) tutti i passeggeri trasportabili, più il 10 per cento per bambini;

2) tutto l'equipaggio;

b) se sussistono i presupposti di cui all'articolo 106-bis, le navi possono essere dotate di un numero di cinture di salvataggio di cui alla lettera a), numero 1) in misura ridotta, pari ad almeno il 10 per cento dei passeggeri trasportabili. In tale ultimo caso, almeno il 50 per cento di tali cinture è della categoria bambini.».

Art. 24.

Sistemazioni ridotte per le navi lagunari

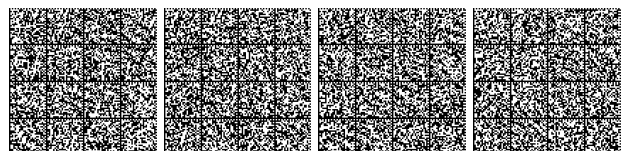
1. Dopo l'articolo 106 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono inseriti i seguenti:

«Art. 106-bis (Sistemazioni ridotte per le navi lagunari). – 1. L'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 105, comma 5-bis, lettera b) e all'articolo 106, comma 4-bis, lettera b), è consentita alle società affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale lagunare che sono in possesso di un manuale operativo, approvato dall'autorità marittima, contenente le informazioni richieste dall'allegato I e a condizione che le navi lagunari:

a) se di portata uguale o superiore a 250 passeggeri, soddisfino nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico per la navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia tale da resistere alla situazione finale di allagamento, nelle ipotesi di falla, in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato;

b) se di portata inferiore a 250 passeggeri, soddisfino nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico per la navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia tale da resistere alla situazione finale di allagamento, nelle ipotesi di falla, in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato o, se il requisito nell'ipotesi di falla non è rispettato, siano impiegate esclusivamente in percorsi nei quali non si allontanano più di quanto corrisponde a dieci minuti di navigazione dal più vicino approdo.

2. Le navi lagunari esistenti che alla data del 31 dicembre 2022 godono di una riduzione dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio continuano a godere di tale riduzione, fermo restando l'obbligo di soddisfare i requisiti di cui al comma 1.



Art. 106-ter (*Passeggeri trasportabili sulle navi lagunari*). – 1. Il numero massimo di passeggeri trasportabili è determinato dall'autorità marittima e corrisponde al minore dei valori individuati in base ai parametri del computo di stabilità, degli spazi disponibili per i passeggeri e della consistenza dei mezzi collettivi e individuali di salvataggio presenti a bordo. La consistenza minima dei posti a sedere non può in ogni caso essere inferiore al 20 per cento del numero massimo di passeggeri trasportabili. Il numero massimo di passeggeri trasportabili è documentato dall'autorità marittima attraverso il verbale di idoneità al trasporto passeggeri.

2. I computi di stabilità sono approvati dall'ente tecnico secondo i propri regolamenti e le disposizioni contenute nell'articolo 60, per quanto applicabile.

3. Gli spazi disponibili per ogni passeggero in piedi, indipendentemente dal tonnellaggio, sono determinati attraverso i seguenti criteri di calcolo:

a) navi nuove, considerando gli spazi disponibili chiusi e aperti per il periodo dal 1° aprile al 31 ottobre e soltanto gli spazi disponibili chiusi per il restante periodo dell'anno:

1) sulle navi traghetto, metri quadrati 0,33;

2) sulle navi diverse dalle navi traghetto, metri quadrati 0,25.

b) navi esistenti, considerando gli spazi chiusi e aperti durante l'intero arco dell'anno:

1) sulle navi traghetto, metri quadrati 0,33;

2) sulle navi diverse dalle navi traghetto, metri quadrati 0,25.

4. Per le finalità di cui al presente articolo, sono considerati:

a) spazi aperti, quelli non protetti dalle intemperie mediante tettoie o coperture idonee a tal fine;

b) per le navi aventi stazza lorda inferiore a 25 tonnellate, spazi disponibili per tutto l'anno le zone scoperte di imbarco e prospicienti la cabina di pilotaggio, se la sistemazione di riparo è di ostacolo al transito sotto i ponti o può compromettere l'imbarco in sicurezza dei passeggeri.

5. Sono esclusi dal computo dei metri quadrati destinati ai passeggeri in piedi gli spazi occupati:

a) da panche e sedili con relativo spazio di calpestio antistante la seduta di profondità non inferiore a metri 0,25;

b) dai boccaporti di transito per accesso a locali su ponti inferiori durante l'ordinaria navigazione;

c) dalla timoneria;

d) dalle zone destinate alla manovra delle ancore;

e) dalle zone destinate alle manovre di ormeggio, la cui area è calcolata in relazione alla lunghezza del barcarizzo per una profondità non inferiore a metri 0,50 per lato;

f) dai mezzi di salvataggio;

g) dalle scale, quando esse mettono in comunicazione più ponti, compresa una superficie di calpestio adiacente il primo gradino, sia in salita che in discesa, di profondità non inferiore a metri 0,50.

6. Ai fini del calcolo del numero massimo di passeggeri trasportabili di cui al comma 1, al numero dei passeggeri calcolati secondo i criteri di cui ai commi 3, 4 e 5, deve essere aggiunto il numero dei passeggeri che possono usufruire dei posti a sedere.».

2. Al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, è inserito l'allegato I di cui all'allegato annesso al presente decreto.

Art. 25.

Modifiche all'articolo 107 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 107 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 26.

Modifiche all'articolo 109 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 109, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo le parole «inferiore a 200 tonnellate» sono inserite le seguenti: «, delle navi lagunari».

Art. 27.

Modifiche all'articolo 110 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 110 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, sono inseriti i seguenti:

«5-bis. In deroga a quanto previsto dai commi da 1 a 5, le navi lagunari devono avere la seguente dotazione:

a) segnali di soccorso di tipo approvato sul ponte di comando secondo le seguenti modalità:

1) quattro segnali a mano a stelle rosse su navi traghetto e su navi abilitate al trasporto di più di 250 passeggeri;

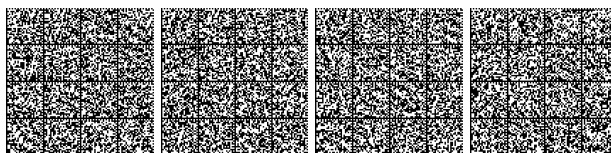
2) due segnali a mano a stelle rosse sulle altre navi;

b) fanali regolamentari secondo la Colreg 1972. Sono esentate le navi che, per ragioni operative, non sono dotate di strutture idonee all'installazione dei fanali e dei segnali diurna di fonda e di non governo. In tale caso, le navi sono dotate di illuminazione idonea a rendere possibile una immediata percezione della loro intera sagoma;

c) un segnale sonoro conforme alla Colreg 1972:

1) obbligatorio per le navi nuove;

2) a giudizio degli organi di esecuzione delle visite e degli accertamenti, per le navi esistenti e, comunque, qualora se ne rende necessaria la sostituzione.



5-ter. Le caratteristiche del segnale sonoro per le navi lagunari di lunghezza inferiore a 25 metri sono definite con provvedimento del Ministero da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

5-quater. Il posizionamento dei fanali di cui al comma 5-bis, lettera b), può non essere conforme alle prescrizioni della Colreg 1972 se viene accertato dall'ente tecnico che la sistemazione regolamentare è incompatibile con le caratteristiche della nave, con il servizio previsto e con i percorsi che la nave è destinata a effettuare. Di tale accertamento ne viene data evidenza, ai sensi della regola 1, lettera e), della Colreg 1972, nella predisposizione del piano di cui all'articolo 35.».

Art. 28.

Modifiche all'articolo 112 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 112, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo le parole «navigazione nazionale locale» sono inserite le seguenti: «o nelle acque protette della laguna di Venezia».

Art. 29.

Modifiche all'articolo 119 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 119 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, lettera c), dopo le parole «navigazione locale» sono inserite le seguenti: «o a navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia»;

b) al comma 3, lettera b), dopo le parole «navigazione locale» sono inserite le seguenti: «o a navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia».

Art. 30.

Modifiche all'articolo 131 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 131 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi nuove di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate sono dotate di un impianto *radar* in banda X di tipo approvato, il cui indicatore è sistemato sul ponte di comando;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate che intendono navigare in condizioni di visibilità ridotta sono dotate di apparato *radar*;

c) le caratteristiche tecniche e di impiego degli apparati di cui alla lettera b) sono determinate dal Ministero.».

Art. 31.

Modifiche all'articolo 133 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 133 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi lagunari nuove di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate devono essere dotate di un ecoscandaglio;

b) se si verifica un malfunzionamento dell'ecoscandaglio la cui riparazione comporti la messa a secco della nave, la stessa può rimanere in servizio sino alla naturale scadenza della visita alla carena, a condizione che il comandante della nave sia considerato dalla società armatrice esperto conoscitore delle tratte di navigazione sulla base del periodo di servizio effettivo maturato su tali tratte.».

Art. 32.

Modifiche all'articolo 135 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 135 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Alle navi lagunari non è consentito l'utilizzo del pilota automatico.».

Art. 33.

Modifiche all'articolo 136 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 136 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi sono dotate di carta nautica edita da servizi idrografici di Stato aggiornata dal personale di coperta in relazione alla navigazione effettuata;

b) possono essere esentate dalla tenuta della carta nautica di cui alla lettera a) le sole navi che effettuano il trasporto pubblico locale lagunare, a condizione che i comandanti siano istruiti e aggiornati sulla conformazione della laguna e dei canali nonché sulle linee esercite e siano a tal fine valutati dalla società armatrice anche attraverso adeguate procedure inserite nel manuale operativo di cui all'articolo 106-bis.».



Art. 34.

Modifiche all'articolo 137 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 137 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 6, sono inseriti i seguenti:

«6-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 6 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi lagunari sono dotate di bussola magnetica normale con sistema di lettura a riflessione o di bussola magnetica di governo principale;

b) le bussole magnetiche sono munite di un mezzo principale di illuminazione e di un mezzo di rispetto per l'illuminazione di emergenza.

6-ter. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione del presente articolo.».

Art. 35.

Modifiche all'articolo 138 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 138 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 6, è inserito il seguente:

«6-bis. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 6 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) la bussola normale è sistemata su ponte scoperto nelle vicinanze della stazione principale di governo e ha una visuale dell'orizzonte quanto più possibile ininterrotta al fine di consentire i rilevamenti di oggetti terrestri;

b) la bussola normale è sistemata, per quanto possibile, nel piano di simmetria della nave ed è facilmente accessibile dalla stazione di governo principale. Di ciò si tiene conto nella compensazione. Fra la bussola normale e la stazione di governo principale è sistemato un efficiente portavoce;

c) la bussola normale è sistemata su una piattaforma o, comunque, su strutture aventi rigidità sufficiente a evitare vibrazioni ritenute eccessive dall'ente tecnico;

d) la bussola normale è dotata di cerchio azimutale su navi aventi stazza lorda superiore a 500 tonnellate, se non dotate di radar;

e) la bussola normale è sistemata in modo che le parti ferrose costituenti la struttura della nave risultino il più possibile simmetricamente disposte rispetto alla bussola stessa e che le distanze di essa dalle dette parti ferrose e dalle grandi masse ferrose non sia inferiore a quelle stabilite, in rapporto alla lunghezza fuori tutto della nave, dai regolamenti dell'ente tecnico, ferme restando le prescrizioni di cui all'articolo 139, comma 4-bis.».

Art. 36.

Modifiche all'articolo 139 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 139 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le bussole di governo principale (di rotta) sono, di regola, sistemate sul piano di simmetria della nave, in posizione tale che il timoniere possa agevolmente leggere la rotta, con o senza lente di ingrandimento;

b) l'alloggiamento entro cui è sistemata la bussola di rotta è di materiale amagnetico nella zona circostante la bussola stessa. È ammesso l'impiego di materiale ferroso a condizione che le strutture siano disposte, per quanto possibile, simmetricamente rispetto alla bussola. La distanza tra l'alloggiamento e il materiale ferroso è preferibilmente non inferiore a un metro o comunque tale da non influire sul funzionamento della bussola stessa. Le parti mobili dell'apparecchio di governo costruite con materiale ferroso sono disposte in modo da non influenzare la bussola di rotta.».

Art. 37.

Modifiche all'articolo 140 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 140 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 8, è inserito il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dei commi da 4 a 8 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate sono esentate dalle prescrizioni riguardanti le apparecchiature magnetiche ed elettriche e le linee elettriche, se tali apparecchiature e linee, pur essendo attivate, non influenzano in maniera anomala il funzionamento delle bussole magnetiche posizionate a bordo;

b) l'assenza di influenza di cui alla lettera a) è verificata dal compensatore prima dell'entrata in esercizio e in occasione delle compensazioni periodiche.».

Art. 38.

Modifiche all'articolo 141 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 141 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

«7-bis. Le disposizioni dei commi 3, 5, 6 e 7 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le bussole magnetiche di dotazione sono di tipo approvato corrispondente alle norme in vigore e sono



ispezionate a bordo dall'ente tecnico almeno ogni trenta mesi (con una tolleranza in più o in meno di sei mesi) e collaudate almeno ogni cinque anni;

b) la compensazione delle bussole magnetiche è ricontrollata e, se del caso, ripetuta ogni cinque anni con la determinazione della curva delle deviazioni residue. I controlli sono comunque ripetuti nei seguenti casi:

- 1) dopo una notevole trasformazione che abbia alterato la massa magnetica della nave;
- 2) dopo importanti lavori in cui sia stato fatto uso di saldatura elettrica;
- 3) quando la nave sia stata colpita da fulmini;
- 4) quando vengono comunque rilevate deviazioni anormali alle bussole normali o di rotta;
- 5) dopo modifiche alla rete e alle apparecchiature elettriche e radioelettriche;
- 6) dopo un periodo di disarmo superiore a tre mesi;

c) il controllo periodico e la compensazione delle bussole magnetiche di bordo sono effettuati da persone particolarmente competenti, autorizzate dall'autorità marittima. A compensazione avvenuta, sono rilasciate le tabelle delle deviazioni residue, che sono controfirmate dall'autorità marittima e mantenute a disposizione presso la società armatrice. Una copia delle tabelle è conservata a bordo.».

Art. 39.

Modifiche all'articolo 142 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 142 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Le navi lagunari hanno le seguenti dotazioni:

- a) un orologio, anche digitale;
- b) uno scandaglio a mano;
- c) la tabella del codice internazionale dei segnali;
- d) un sistema di identificazione automatica (AIS), se di stazza lorda superiore a 150 tonnellate. Le caratteristiche tecniche, per le nuove installazioni, e di utilizzo dell'apparecchiatura sono determinate dal Ministero. Non è necessario che l'apparecchiatura sia interfacciata al dispositivo di indicazione della prora.».

Art. 40.

Modifiche all'articolo 145 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 145 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, le parole «e locale» sono sostituite dalle seguenti: «, locale e nelle acque protette della laguna di Venezia»;

b) dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-bis. Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali vale la seguente:

a) le navi lagunari a propulsione meccanica, oltre agli strumenti e alle dotazioni di cui agli articoli 71, comma 1-bis e 142, comma 4-bis, hanno i seguenti materiali di servizio:

- 1) alberatura, secondo i piani della nave;
- 2) un altoparlante autonomo portatile, se di stazza lorda superiore o uguale a 25 tonnellate.

2-ter. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.».

Art. 41.

Esclusione per le navi lagunari

1. Nel titolo VII del libro II del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, all'articolo 148 è premesso il seguente:

«Art. 147-bis (*Esclusione per le navi lagunari*). –

1. Le disposizioni del presente titolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 42.

1. Dopo il titolo VII del libro II del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, è inserito il seguente:

«Titolo VII-bis

Stazione radioelettrica per le navi lagunari

Art. 168-bis (*Ambito di applicazione*). – 1. Le disposizioni del presente titolo si applicano alle navi lagunari.

Capitolo I PRESCRIZIONI

Art. 168-ter (*Dotazione radioelettrica*). – 1. Le navi di cui al presente titolo sono dotate di un apparato VHF in DSC (*Digital Selective Calling*) almeno in classe D di tipo fisso, interfacciato con un ricevitore GPS conforme alla normativa vigente.

2. L'impianto di cui al comma 1 è soggetto a collaudo iniziale e a ispezione periodica secondo la normativa vigente.

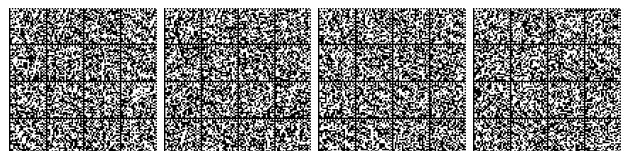
3. Gli apparati sono installati in modo che siano prontamente accessibili per l'ispezione e la manutenzione a bordo.

Capitolo II

REQUISITI TECNICI E MANUTENZIONE

Art. 168-quer (*Requisiti tecnici e manutenzione*). — 1. La stazione radio è sistemata in modo che:

a) nessuna interferenza pericolosa di origine sia meccanica che elettrica o di altro tipo possa compromettere il corretto funzionamento;



b) sia assicurata la compatibilità elettromagnetica e sia evitata l'interazione pericolosa con altri apparati e impianti;

c) sia assicurato il maggior grado possibile di sicurezza e disponibilità operativa;

d) sia protetta dagli effetti dannosi dell'acqua, delle temperature esterne e delle condizioni ambientali avverse;

e) sia provvista di illuminazione idonea a evidenziare in modo adeguato i comandi relativi all'uso della dotazione radioelettrica.

2. La stazione radio è contrassegnata con il nominativo internazionale, l'identità della stazione della nave e il codice MMSI (*Maritime Mobile Service Identity*).

3. Il comando dei canali radiotelefonici VHF richiesti al fine della sicurezza della navigazione è immediatamente disponibile in plancia e comodo dalla posizione di governo.

4. Le antenne sono di tipo chiuso alla corrente continua.

Art. 168-*quinquies* (*Alimentazione*). – 1. L'alimentazione della stazione radio per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate avviene dalla sorgente di energia elettrica principale o, in alternativa, da una sorgente di energia elettrica dedicata. Se la sorgente di alimentazione dedicata è costituita da batterie di accumulatori, esse sono in grado di assicurare un'autonomia minima di 3 ore di funzionamento ed è presente a bordo un sistema che garantisca la loro ricarica. La linea di alimentazione della stazione radioelettrica è diretta e dedicata e protetta da un interruttore magnetotermico per ogni utenza. Se presente, il riduttore di tensione è rispondente alle direttive europee previste per questo tipo di apparecchiature.

2. L'alimentazione della stazione radio per le navi di stazza lorda superiore o uguale 25 tonnellate avviene dalla sorgente di energia elettrica principale e da una sorgente di energia elettrica di riserva costituita da batterie di accumulatori. La sorgente di energia elettrica di riserva è:

a) in grado di assicurare una autonomia minima di 3 ore di funzionamento;

b) indipendente e dedicata;

c) di agevole e facile inserzione;

d) situata, per quanto praticamente possibile, nella parte più elevata della nave in vicinanza e almeno allo stesso livello degli impianti da alimentare;

e) connessa direttamente a un sistema che ne garantisce la ricarica;

f) provvista di voltmetro e amperometro.

3. Le linee di alimentazione della stazione radioelettrica di cui al comma 2 sono protette da un interruttore magnetotermico per ogni utenza. Se presente, il riduttore di tensione è rispondente alle direttive europee previste per questo tipo di apparecchiature.

Art. 168-*sexies* (*Precauzioni speciali contro gli incendi*). – 1. È vietato porre materiali facilmente infiammabili nei locali dove sono ubicati apparati radioelettrici.

2. I locali di cui al comma 1 sono dotati di un solo estintore portatile ubicato nelle vicinanze degli apparati radioelettrici.

3. L'estintore di cui al comma 2 è di tipo approvato. Esso è aggiuntivo rispetto a quelli previsti dall'articolo 86, comma 3-*bis*, lettera b), numero 4), se le navi hanno stazza lorda superiore o uguale a 25 tonnellate.

4. Le condutture elettriche all'impianto radio sul ponte di coperta e sulle sovrastrutture devono essere conformi alle prescrizioni dell'ente tecnico.

Capitolo III

DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA STAZIONE RADIOELETTRICA, IMPIANTI FACOLTATIVI E CORRISPONDENZA PUBBLICA

Art. 168-*septies* (*Documenti relativi alla stazione radio*). – 1. La stazione radio è corredata della licenza della stazione radioelettrica.

2. All'atto del collaudo o della visita periodica sono presentati a bordo i seguenti documenti:

a) manuale d'uso della dotazione radioelettrica;

b) dichiarazione di conformità dell'apparato radio;

c) dichiarazione di assegnazione del codice MMSI;

d) contratto di gestione della stazione radio, stipulato con la società titolare di autorizzazione generale;

e) verbale di collaudo e ultimo verbale di ispezione della stazione radioelettrica.

3. A seguito di richiesta, il titolo di operatore radiotelefonista e lo schema elettrico dell'impianto radioelettrico di bordo sono inviati agli organi di controllo.

Art. 168-*octies* (*Impianti facoltativi*). – 1. Gli impianti radioelettrici adibiti al servizio mobile marittimo, se installati in via facoltativa, soddisfano quanto stabilito dalla normativa vigente.

2. È fatto obbligo di assicurare che gli impianti e gli apparati elettronici non adibiti al servizio di cui al comma 1 non arrechino interferenze al corretto funzionamento della dotazione radioelettrica di cui all'articolo 168-*ter*.

Art. 168-*nonies* (*Operatore radiotelefonista*). – 1. L'operatore radiotelefonista dell'apparato di cui all'articolo 168-*ter* è in possesso almeno della specifica abilitazione conseguita sulla base della disciplina prevista, secondo criteri di semplificazione, con decreto del Ministero dello sviluppo economico, da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, e il cui rilascio è di competenza dello stesso Ministero.

Art. 168-*decies* (*Corrispondenza pubblica*). – 1. Le navi non hanno l'obbligo della installazione della cabina telefonica per il servizio di corrispondenza pubblica di cui alla parte I, sezione II, punto 1.2.4, delle norme tecniche relative ai requisiti cui devono soddisfare gli impianti radioelettrici a bordo delle navi mercantili e lusorie, approvate con decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni 24 maggio 1967, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 175 del 14 luglio 1967.



Art. 168-undecies (*Applicazione*). – 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 168-duodecies, alle disposizioni di cui agli articoli 168-ter, 168-quater, 168-quinquies, 168-sexies, 168-septies, 168-octies, 168-nonies e 168-decies si adeguano sia le navi nuove che le navi esistenti.

Art. 168-duodecies (*Disposizione transitorie*). – 1. Le navi lagunari si adeguano alle disposizioni di cui agli articoli 168-ter, 168-quater, 168-quinquies, 168-sexies, 168-septies, 168-octies e 168-nonies entro trentasei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto ministeriale istitutivo della specifica abilitazione di cui all'articolo 168-nonies. Fino alla data di adeguamento, che coincide con il collaudo di cui all'articolo 168-ter, comma 2, e comunque non oltre il termine di trentasei mesi di cui al primo periodo, alle navi lagunari continuano ad applicarsi le disposizioni di cui al Titolo VII.

2. Nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale istitutivo della specifica abilitazione di cui all'articolo 168-nonies, i titolari del certificato di abilitazione all'esercizio degli apparati radio a bordo delle imbarcazioni adibite alla pesca costiera, locale e ravvicinata, previsto dal decreto del Ministro delle comunicazioni 8 marzo 2005, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 68 del 23 marzo 2005, sono abilitati anche all'esercizio delle stazioni delle navi di cui all'articolo 168-ter.».

Art. 43.

Modifiche all'articolo 180 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 180 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Nel caso di società che adottano il manuale di cui all'articolo 106-bis, l'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può abilitare navi lagunari a eseguire operazioni di rimorchio di navi appartenenti alla flotta della società stessa, previo accertamento dell'idoneità anche in relazione alla sistemazione di fanali e segnali e alla categoria di nave da rimorchiare, fatto salvo il disposto di cui all'articolo 110, comma 5-bis. L'idoneità è riportata sui documenti di sicurezza.

1-ter. Per operazioni di rimorchio di cui al comma 1-bis si intendono le operazioni di rimorchio esclusivamente laterale.

1-quater. Le operazioni di rimorchio di cui al comma 1-bis sono eseguite senza passeggeri a bordo.

1-quinquies. Le procedure di rimorchio di cui al comma 1-bis sono contenute nel manuale operativo di cui all'articolo 106-bis e verificate durante le esercitazioni previste dallo stesso.».

Art. 44.

Esclusione per le navi lagunari

1. Nel titolo VI del libro III del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, all'articolo 187 è premesso il seguente:

«Art. 186-bis (*Esclusione per le navi lagunari*). — 1. Le disposizioni del presente Titolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 45.

Modifiche all'articolo 201 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 201 del regolamento approvato con Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Per le navi lagunari, l'autorità marittima, ai fini della determinazione della composizione dell'equipaggio, tiene conto che la navigazione è effettuata esclusivamente in acque portuali protette e del carattere promiscuo di tali acque.».

Art. 46.

Modifiche all'articolo 203 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 203 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, sono inseriti i seguenti:

«5-bis. Per le navi lagunari soggette a rotazione del personale per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, il nominativo del membro dell'equipaggio può essere sostituito dalla mansione di bordo e il ruolo d'appello può essere redatto e aggiornato a cura della società armatrice. Il rispetto della verifica della copertura dei ruoli rimane sotto la responsabilità del comando di bordo.

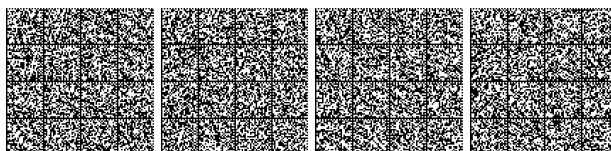
5-ter. Le navi lagunari, armate con un solo membro di equipaggio, sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».

Art. 47.

Modifiche all'articolo 204 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 204 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.».



Art. 48.

Modifiche all'articolo 208 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 208 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

«7-bis. Le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 non si applicano alle navi lagunari.»

Art. 49.

Modifiche all'articolo 211 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 211 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Sulle navi lagunari, alla manovra degli impianti fissi per l'estinzione degli incendi è destinato personale particolarmente addestrato e in numero adeguato in relazione alla tipologia della nave e all'organizzazione di emergenza di bordo.»

Art. 50.

Modifiche all'articolo 216 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 216 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente: «1-bis. Sulle navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate abilitate a trasportare un numero di passeggeri inferiore a 400 l'addestramento dell'equipaggio è curato dalla società armatrice.»

Art. 51.

Modifiche all'articolo 217 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 217 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 6, è inserito il seguente:

«6-bis. Sulle navi lagunari, alla fine di ogni ronda, è fatto rapporto all'ufficiale di guardia sul ponte di comando, che provvede alla relativa annotazione sul giornale di bordo.»

Art. 52.

Modifiche all'articolo 225 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 225 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Per le navi lagunari, le disposizioni di cui al comma 4 si applicano a nave ormeggiata.»

Art. 53.

Modifiche all'articolo 226 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 226 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Per le navi lagunari, i controlli di cui al comma 1 si effettuano almeno una volta al giorno antecedentemente la prima partenza giornaliera.»

Art. 54.

Modifiche all'articolo 227 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 227 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Per le navi lagunari, il controllo di cui al comma 1, lettera h), si effettua almeno una volta al giorno antecedentemente la prima partenza giornaliera.»

Art. 55.

Modifiche all'articolo 228 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

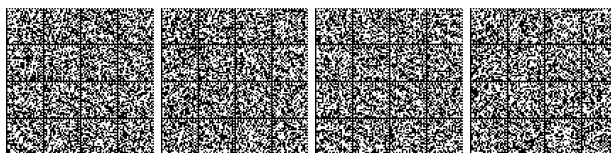
1. All'articolo 228 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-bis. Le disposizioni dei commi da 2 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) è verificato, durante l'esercizio, il rispetto della portata massima stabilita dai documenti di stabilità;

b) nessun imbarco, sbarco o travaso di liquidi, quali acqua, anche di zavorra, o combustibili, può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante o del personale, appositamente dedicato, della società di cui all'articolo 106-bis, comma 1;

c) i sondaggi delle sentine, delle intercapedini e dei depositi di liquidi sono eseguiti almeno una volta al giorno e annotati su apposito registro, salvo per le navi delle società di cui all'articolo 106-bis, comma 1, per le quali è consentita la possibilità di attuare una procedura equivalente.»



Art. 56.

Modifiche all'articolo 229 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 229 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Per le navi lagunari, le verifiche e le prove di cui al comma 1 sono eseguiti antecedentemente la prima partenza giornaliera.»

Art. 57.

Modifiche all'articolo 230 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 230 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Per le navi lagunari, i controlli e le prove di cui al comma 1 sono eseguiti antecedentemente la prima partenza giornaliera.»

Art. 58.

Modifiche all'articolo 233 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 233 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, sono inseriti i seguenti:

«3-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi l'appello dell'equipaggio per le esercitazioni delle imbarcazioni ha luogo:

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) le società di cui all'articolo 106-bis, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti ai controlli effettuati a seguito delle stesse.

3-ter. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.»

Art. 59.

Modifiche all'articolo 234 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 234 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, sono inseriti i seguenti:

«5-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi l'appello dell'equipaggio per esercitazione antincendio ha luogo:

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) nel corso della esercitazione le istruzioni riguardanti l'equipaggio sono chiaramente illustrate; a tal fine è rivolta particolare attenzione ai marittimi che abbiano un limitato periodo di navigazione o che siano di recente imbarcati. Ogni membro dell'equipaggio deve dimostrare familiarità con le sistemazioni, le apparecchiature e le attrezzature della nave che può essere chiamato a usare e, più in generale, di conoscere il proprio compito e di sapere assolverlo;

c) nel corso delle esercitazioni, è scaricato almeno un estintore portatile, il quale è immediatamente ricaricato o sostituito con altro di riserva. È ammesso, in alternativa, l'uso di un estintore portatile caricato ad aria compressa per esercitazione, sul quale è apposto, in modo evidente, un adeguato contrassegno;

d) sono provate le manovre a distanza delle valvole di intercettazione di sicurezza quali, ad esempio, combustibile liquido, ventilazione, impianti fissi antincendio;

e) le società di cui all'articolo 106-bis, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti i controlli effettuati a seguito delle stesse.

5-ter. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.»

Art. 60.

Modifiche all'articolo 235 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 235 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-bis. Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) l'esercitazione per l'emergenza di «uomo in mare» è fatta con frequenza sufficiente affinché il co-



mando della nave abbia la fondata certezza che, quando se ne presenti il bisogno, il personale destinato ad armare e ammainare l'imbarcazione si trovi nel più breve tempo al proprio posto. L'esercitazione è comunque effettuata:

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) le società di cui all'articolo 106-bis, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti ai controlli effettuati a seguito delle stesse.

2-ter. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.»

Art. 61.

Personale di nuova assunzione e stagionale per le navi lagunari

1. Dopo l'articolo 235 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, è inserito il seguente:

«Art. 235-bis (*Personale di nuova assunzione e stagionale per le navi lagunari*). – 1. Il personale di nuova assunzione e il personale stagionale partecipa, prima dell'imbarco sulle navi lagunari, alle esercitazioni di cui agli articoli 232, 233, comma 3-bis, 234, comma 5-bis e 235, comma 2-bis ed è familiarizzato con la nave e le procedure di sicurezza all'atto dell'imbarco.»

Art. 62.

Modifiche all'articolo 236 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 236 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Le disposizioni dei commi da 2 e 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi si procede almeno mensilmente a esercitazione di manovra delle porte stagne a scorrimento azionate a mano e manovra a mano delle porte stagne azionate da energia meccanica, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e dei rifiuti, ad eccezione delle navi di stazza lorda

inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, per le quali l'esercitazione è effettuata con cadenza almeno semestrale;

b) ispezioni settimanali sono effettuate alle porte stagne e ai meccanismi e indici a esse connessi, alle valvole la cui chiusura è necessaria per rendere stagno un compartimento, nonché alle valvole il cui funzionamento è necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria.»

Art. 63.

Modifiche all'articolo 239 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 239 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Per le navi lagunari, la manovra di cui al comma 1 è eseguita con la seguente frequenza:

a) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

b) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi.

1-ter. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.»

Art. 64.

Modifiche all'articolo 245 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 245 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate le annotazioni sui controlli, esercitazioni e verifiche prescritte dal presente regolamento sono apposte sul giornale di bordo;

b) sulle navi di stazza lorda superiore o uguale a 150 tonnellate le annotazioni sui controlli, esercitazioni e verifiche prescritte dal presente regolamento sono apposte sul registro delle esercitazioni, vidimato dall'autorità marittima;

c) quando i controlli, le esercitazioni e le verifiche non vengono eseguiti entro i termini prescritti o vengono eseguiti solo parzialmente, ne sono annotate le relative ragioni e sono descritte le operazioni svolte;



d) sono altresì annotati i controlli giornalieri e occasionali relativi alla determinazione degli elementi di stabilità della nave. Le società che fruiscono delle previsioni di cui all'articolo 106-bis possono adottare una metodologia di registrazione equivalente;

e) i modelli dei registri di cui alle lettere a) e b) sono approvati dall'autorità marittima.».

Art. 65.

Modifiche all'articolo 246 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 246 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sul giornale di bordo o sul registro delle esercitazioni delle navi di stazza lorda superiore o uguale a 150 tonnellate, sono annotati a cura del comando e della società armatrice:

1) i controlli, le verifiche e le manutenzioni dei mezzi antincendio;

2) le istruzioni e le esercitazioni effettuate;

3) le visite e i controlli dell'autorità marittima;

4) le altre indicazioni ritenute opportune;

b) nell'inventario sono elencate le apparecchiature antincendio, fisse e portatili, dell'intera nave;

c) le pagine del registro delle esercitazioni e dell'inventario sono numerate e firmate dall'autorità marittima. Nella prima pagina sono indicati il numero delle pagine e la data di rilascio del documento;

d) il giornale di bordo e il registro delle esercitazioni sono resi disponibili per il controllo dell'autorità marittima, se richiesto;

e) un estratto dell'inventario di cui alla lettera b) è mantenuto a bordo.».

Art. 66.

Modifiche all'articolo 254 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 254 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-bis. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 67.

Disposizioni finanziarie

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

2. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni del presente regolamento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

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.

Dato a Roma, addì 19 luglio 2022

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

DI MAIO, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

SPERANZA, *Ministro della salute*

GIORGETTI, *Ministro dello sviluppo economico*

FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

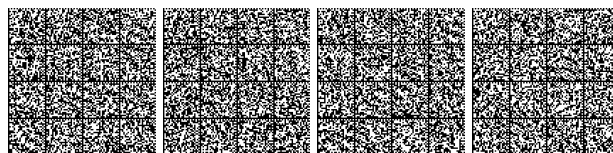
GUERINI, *Ministro della difesa*

LAMORGESE, *Ministro dell'interno*

Visto, il Guardasigilli: CARTABIA

Registrato alla Corte dei conti il 21 settembre 2022

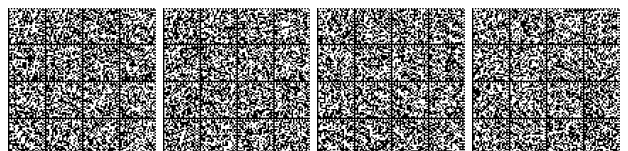
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, foglio n. 2525



ALLEGATO

(articolo 24)“ALLEGATO I
(articolo 106-bis)**CONTENUTO DEL MANUALE OPERATIVO**

<p>1. POLITICA PER LA SICUREZZA E LA PROTEZIONE AMBIENTALE</p> <p>1.1 La società definisce l'indirizzo e la politica da seguire per il rafforzamento della gestione della sicurezza, dell'esercizio in sicurezza delle navi lagunari e della prevenzione dell'inquinamento.</p>
<p>2. RESPONSABILITÀ E COMPITI DELLA SOCIETÀ</p> <p>2.1 La società, anche attraverso la predisposizione di un organigramma o mansionario, definisce le responsabilità, l'autorità e le interrelazioni fra il personale che gestisce, esegue e verifica le attività che riguardano o incidono sul servizio, la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, assicura le risorse necessarie per l'espletamento delle suddette attività e per il mantenimento dell'efficienza dei mezzi aziendali.</p>
<p>3. RESPONSABILE OPERATIVO</p> <p>3.1 Il responsabile operativo rappresenta un collegamento tra la società e il personale di bordo. La società designa una o più persone reperibili, ove possibile a terra. La responsabilità e i compiti del responsabile operativo comprendono gli aspetti di esercizio delle navi connessi con la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento nonché la garanzia della disponibilità di adeguate risorse e supporto da terra a seconda delle necessità. Il responsabile operativo può essere individuato nel responsabile di turno in centrale operativa o in altra persona responsabile della società.</p>
<p>4. RESPONSABILITÀ E AUTORITÀ DEL COMANDANTE</p> <p>4.1 La società definisce le responsabilità del comandante relativamente alla verifica che le procedure predisposte dalla società siano attuate e sia effettuata una adeguata rapportazione delle deficienze al responsabile operativo.</p> <p>4.2 La società è tenuta ad assicurare le condizioni per lo svolgimento dei compiti del comandante definendone l'autorità e la responsabilità dello stesso di assumere decisioni relativamente alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento e di richiedere assistenza, prioritariamente alla società, laddove necessario.</p>
<p>5. RISORSE E PERSONALE</p> <p>La società assicura che:</p> <p>5.1. il comandante abbia adeguata esperienza, sia a conoscenza delle procedure della società e riceva il necessario supporto per lo svolgimento dei propri compiti in sicurezza;</p> <p>5.2. la nave sia dotata, ai sensi della normativa applicabile, di equipaggio qualificato, certificato, formato, familiarizzato a bordo e fisicamente idoneo;</p>



5.3. siano stabilite procedure per assicurare che il personale neo-assunto e quello a cui vengono assegnati nuovi incarichi inerenti alla sicurezza e alla protezione ambientale ricevano adeguata formazione e familiarizzazione per l'assolvimento dei loro compiti;

5.4. sia verificata periodicamente la necessità di formazione e aggiornamento del personale.

6. PREPARAZIONE ALLE SITUAZIONI DI EMERGENZA

La società predispone procedure adeguate attraverso le quali è, tra l'altro:

6.1 garantita la continua disponibilità di almeno due navi, con relativo equipaggio, per intervento rapido e pronte a muovere all'occorrenza. Tali navi sono dotate di due zattere autogonfiabili di capacità non inferiore a 12 persone ciascuna, attrezzature di prima assistenza tecnica e meccanica, dotazioni minime antincendio e antinquinamento, pompa barellabile;

6.2 previsto un programma di esercitazioni con periodicità non superiore a ventiquattro mesi, da concordare con l'autorità marittima, al fine di verificare la capacità e l'efficienza dell'organizzazione d'emergenza a far fronte alle differenti tipologie di eventi e di confermare la permanenza dei requisiti iniziali di efficacia e rapidità delle misure equivalenti autorizzate.

7. RAPPORTO E ANALISI DI NON CONFORMITÀ, DI INCIDENTI E DI SITUAZIONI PERICOLOSE

7.1 La società prevede procedure per assicurare che le non conformità, gli incidenti e le situazioni pericolose siano rapportate dal personale di bordo, sottoposte a indagini e analizzate dalla stessa società allo scopo di migliorare la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento ed evitare il ripetersi di situazioni critiche. La società stabilisce altresì procedure per l'attuazione delle azioni correttive.

8 MANUTENZIONE DELLE NAVI

8.1 La società assicura che le navi siano mantenute in conformità alle indicazioni fornite dal costruttore, alle pertinenti disposizioni, alle norme e ai regolamenti nonché agli eventuali requisiti che possono essere stabiliti dalla società stessa. L'efficacia delle procedure previste nel manuale operativo è verificata almeno una volta l'anno dall'ente certificatore se la società è certificata ISO 9001 o, diversamente, dall'autorità marittima. La società notifica all'autorità marittima eventuali non conformità e adotta azioni correttive concordate con l'autorità stessa. La società programma, con cadenza biennale e di concerto con l'autorità marittima, un'esercitazione finalizzata alla verifica dell'intera organizzazione.

”



NOTE

AVVERTENZA:

— Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 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 decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note alle premesse:

— L'articolo 87, quinto comma, della Costituzione conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi ed emanare i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

— Si riporta il testo dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988 n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri):

«Art. 17 (Regolamenti). — 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunciarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge.»

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

— La legge 5 marzo 1963, n. 366 (Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 2 aprile 1963, n. 89.

— La legge 27 dicembre 1977, n. 1085 (Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 17 febbraio 1978, n. 48, S.O.

— La legge 23 maggio 1980, n. 313 (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 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 ottobre 1980, n. 292, S.O.

— La legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 agosto 1990, n. 192.

— La legge 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 gennaio 1992, n. 18.

— Si riporta il comma 3-ter dell'articolo 30, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici) convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214:

«3-ter. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo, con uno o più regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni:

a) modifica, secondo criteri di semplificazione, le norme del titolo I del libro sesto del regolamento per l'esecuzione del codice della

navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, concernenti il personale navigante, anche ai fini dell'istituzione di specifiche abilitazioni professionali per il trasporto pubblico locale lagunare;

b) modifica, secondo criteri di semplificazione, il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, delimitando l'ambito di applicazione delle relative norme con riguardo al trasporto pubblico locale lagunare.»

— Il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive) convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 gennaio 1992, n. 18.

— Si riporta il comma 3-bis dell'articolo 11 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59):

«3-bis. Ferme rimanendo le competenze dell'autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione e disciplina del traffico nell'ambito dei canali marittimi, i servizi di trasporto pubblico di persone e cose, effettuate all'interno della laguna veneta sono autorizzati e regolati in conformità alle norme emanate dagli enti locali competenti in materia di trasporto pubblico locale. Nel caso di navigazione che interessi le zone di acque interne e quelle di acque marittime nell'ambito della laguna veneta, il numero massimo delle unità adibite al servizio di trasporto pubblico, al fine di assicurare il regolare svolgimento e la sicurezza della navigazione lagunare, è stabilito d'intesa tra l'autorità marittima e l'ente locale competente. In caso di disaccordo detto numero viene determinato in apposita conferenza di servizi indetta dal prefetto alla quale partecipano i rappresentanti della provincia e dei comuni e delle capitanerie di porto competenti.»

— Il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1998, n. 92, S.O.

— Il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259 (Codice delle comunicazioni elettroniche) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 15 settembre 2003, n. 214, S.O.

— Il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 (Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 settembre 2005, n. 222.

— Il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 aprile 2006, n. 88, S.O. n. 96.

— Il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202 (Attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 novembre 2007, n. 261, S.O.

— Il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 (Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 luglio 2011, n. 159.

— Il decreto legislativo 22 giugno 2016, n. 128 (Attuazione della direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 luglio 2016, n. 163.

— Il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 (Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 13 gennaio 2017, n. 10, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1952, n. 94, S.O.



— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 (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 28 settembre 1994, n. 662 (Regolamento di attuazione della L. 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 1° dicembre 1994, n. 281.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135 (Regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 26 maggio 2000, n. 121.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 (Regolamento recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 marzo 2018, n. 58.

— Il decreto del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni 24 maggio 1967 (Approvazione delle norme tecniche relative ai requisiti cui devono soddisfare gli impianti radioelettrici a bordo delle navi mercantili e lusorie) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 luglio 1967, n. 175, S.O.

— Il decreto del Ministro delle comunicazioni 8 marzo 2005 (Certificati di abilitazione all'uso degli apparati radio a bordo delle imbarcazioni adibite alla pesca costiera, locale e ravvicinata) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 marzo 2005, n. 68.

— Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 luglio 2016 (Requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 6 agosto 2016, n. 183.

— La legge della Regione Veneto 11 luglio 2008, n. 5 (Norme sulla sicurezza delle navi adibite alla navigazione marittima e addette al trasporto di persone all'interno della laguna veneta) è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Veneto 15 luglio 2008, n. 58.

— Si riporta il comma 4 dell'articolo 2, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali):

«4. La Conferenza è sentita su ogni oggetto di interesse regionale che il Presidente del Consiglio dei ministri ritiene opportuno sottoporre al suo esame, anche su richiesta della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano.»

— Si riporta l'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988 n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri):

«Art. 17 (Regolamenti). — 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunciarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge.»

Note all'art. 1:

— Si riporta il testo dell'articolo 1 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 1 (Denominazioni e definizioni). - 1. Le denominazioni utilizzate nel presente regolamento hanno il significato risultante dalle

seguenti definizioni che sono integrative o addizionali a quelle della Convenzione:

1) Aeroscafo (*Hovercraft*): una nave avente mezzi atti a generare sotto di essa un cuscino d'aria capace di sollevarla sulla superficie del mare;

1-bis) *Acque protette della laguna di Venezia: le acque portuali di Venezia e di Chioggia ricadenti all'interno della conterminazione della laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366;*

2) Aliscafo: una nave avente strutture alari, parzialmente o totalmente sommerse, atte a generare nel moto di avanzamento una portanza idrodinamica capace di sollevarne lo scafo sulla superficie del mare;

3) Apparecchio galleggiante: un mezzo galleggiante (che non sia un'imbarcazione di salvataggio, una zattera di salvataggio, un battello di emergenza, una tuta per l'immersione in acqua, una cintura di salvataggio o un salvagente) destinato a sostenere un determinato numero di persone che si trovano in acqua, costruito in modo che la sua forma e le sue caratteristiche permangano durante il suo impiego in acqua;

4) Auto-allarme radiotelegrafico: un ricevitore automatico di allarme, che entra in azione quando eccitato da un segnale radiotelegrafico di allarme;

5) Auto-allarme radiotelefonico: un ricevitore automatico di allarme che entra in azione quando eccitato dal segnale di allarme radiotelefonico;

6) *Autorità marittima: organo periferico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'estero, l'autorità consolare e, ai fini dell'applicazione delle disposizioni speciali sul trasporto pubblico locale lagunare, le Capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia, secondo le rispettive circoscrizioni;*

6-bis) *Colreg 1972: la convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, ratificata e resa esecutiva con legge 27 dicembre 1977, n. 1085;*

7) Convenzione: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974 e relativo protocollo (1978), resa esecutiva in Italia rispettivamente con legge 23 maggio 1980, n. 313 e legge 4 giugno 1982, n. 438, ed emendamenti adottati dall'Italia posteriormente a tale data. I riferimenti alla convenzione contenuti nel presente regolamento si intendono fatti alla convenzione sopra definita, ove non altrimenti specificato nel testo;

8) Dispositivo o sistemazione per la messa a mare: dispositivo o sistemazione atti a trasferire in modo sicuro un mezzo collettivo di salvataggio od un battello di emergenza dalla propria posizione a bordo della nave fino in acqua;

9) Ente tecnico: l'ente definito dall'Art. 3, lettera f) della legge;

10) Frequenze di soccorso: le frequenze assegnate a tale scopo dal regolamento delle radiocomunicazioni rispettivamente per la radiotelegrafia e per la radiotelefonica (vedi punto 53);

11) Immersione: la distanza verticale, al mezzo della nave, dalla linea di costruzione al galleggiamento considerato. In ogni caso il piano di galleggiamento deve essere assunto come parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

12) Installazione radioelettrica esistente: un impianto radioelettrico totalmente installato a bordo di una nave anteriormente al 1° luglio 1986, oppure un impianto radioelettrico parzialmente montato a bordo di una nave prima della predetta data e completato poi con parti identiche a quelle preesistenti ovvero con parti conformi alle prescrizioni del presente regolamento;

13) Installazione radioelettrica nuova: qualsiasi impianto radioelettrico che non sia una «installazione radioelettrica esistente»;

14) Larghezza (della nave): la massima larghezza della nave fuori ossatura al di sotto del ponte di coperta. Se la nave è soggetta a norme di compartimentazione si deve intendere per la sua larghezza, agli effetti dei computi relativi alla compartimentazione, quella massima fuori ossatura al massimo galleggiamento di compartimentazione o al di sotto di esso;

15) Legge: la legge 5 giugno 1962, n. 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;



16) Linea limite: la linea tracciata almeno 76 millimetri al di sotto della linea d'intersezione della faccia superiore del ponte delle paratie con la murata;

17) Lunghezza (della nave): la lunghezza tra le perpendicolari. Se la nave è soggetta a norme di compartimentazione, la sua lunghezza, agli effetti dei computi relativi alla compartimentazione, si deve intendere quella misurata tra le perpendicolari condotte alle estremità del massimo galleggiamento di compartimentazione. In ogni caso il galleggiamento deve essere considerato parallelo ai piani di galleggiamento del piano di costruzione. La lunghezza della nave ai fini delle norme di cui sia alla regola 28 del capitolo III della convenzione 1974 sia all'Art. 173 del presente regolamento, è quella misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora fuori tutto alla faccia poppiera del dritto di poppa; quando il dritto di poppa non esiste la lunghezza va misurata all'asse del timone;

18) Marittimo abilitato: un membro dell'equipaggio di una nave, che abbia un certificato di idoneità rilasciato secondo le disposizioni del presente regolamento;

19) MARPOL 73/78: la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (1973) e relativo protocollo (1978) resa esecutiva in Italia rispettivamente con Legge 29 settembre 1980 n. 662 e Legge 4 giugno 1982 n. 438 ed emendamenti adottati dall'Italia posteriormente a tale data.

20) Ministero: il Ministero *delle infrastrutture e della mobilità sostenibili* – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto;

21) Motonave: una nave la cui propulsione dipende da motore endotermico o elettrico o combinazione degli stessi;

22) Motoveliero: una nave a propulsione mista, meccanica ed a vela, il cui apparato di propulsione meccanica è capace di imprimerle una velocità non inferiore a 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio delle vele;

23) Nave a vela (veliero): una nave la cui propulsione dipende da vele;

24) Nave ad uso privato: una nave adibita a scopi, diversi dal diporto, dai quali esula il fine di lucro;

25) Nave da passeggeri: una nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a dodici;

26) Nave da pesca (nave peschereccia, peschereccio): una nave adibita alla cattura di pesci, delle balene, delle foche, dei trichechi o di altri esseri viventi del mare;

27) Nave da salvataggio: una nave munita di attrezzature particolari per il servizio di soccorso a navi;

28) Nave da carico: qualsiasi nave che non sia ad uso privato, da passeggeri o da pesca;

29) Nave chimichiera: una nave da carico costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi, come definita dalla convenzione;

30) Nave cisterna: una nave da carico costruita o adattata per il trasporto alla rinfusa di carichi liquidi di natura infiammabile;

31-bis) *Nave lagunare: nave che naviga esclusivamente all'interno delle acque protette della laguna di Venezia e che effettua trasporto pubblico locale lagunare o trasporto pubblico non di linea, la cui propulsione dipende da motore endotermico o elettrico o combinazione degli stessi, in grado di imprimere una velocità non inferiore a sette nodi all'andatura corrispondente al regime di servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico in condizione di mare calmo;*

31-ter) *Nave lagunare esistente: una nave lagunare diversa dalla nave lagunare nuova;*

31-quater) *Nave lagunare nuova: una nave lagunare la cui chiglia sia stata impostata o si trovi a un equivalente stadio di costruzione alla data del 1° gennaio 2023 o successivamente;*

32) Nave gasiera: una nave costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti, come definita dalla convenzione;

33) Nave nucleare: una nave dotata di un impianto ad energia nucleare;

34) Nave traghetto: una nave munita di attrezzature particolari che la rendano atta al trasporto di rotabili ferroviari o stradali con imbarco degli stessi sulle proprie ruote;

35) Navigazione internazionale lunga: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa;

36) Navigazione internazionale breve: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da una località ove l'equipaggio e i passeggeri possono trovare rifugio, sempreché la distanza fra l'ultimo porto di scalo nello Stato ove il viaggio ha origine ed il porto finale di destinazione non superi 600 miglia;

37) Navigazione internazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa;

38) Navigazione nazionale: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato, a qualsiasi distanza dalla costa;

39) Navigazione nazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa;

40) Navigazione litoranea: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 6 miglia dalla costa;

41) Navigazione locale: una navigazione che si svolge nell'interno di porti ovvero di rade, estuari, canali e lagune dello Stato, nel corso della quale la nave non si allontana più di 3 miglia dalla costa;

41-bis) *Navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia: la navigazione effettuata con le navi lagunari nelle acque di cui al punto 1-bis;*

42) Navigazione speciale: una navigazione i cui limiti sono indicati nel singolo caso;

43) Norme tecniche per gli impianti radio: le norme emanate con decreto del Ministro per le Poste e le Telecomunicazioni, di concerto con il Ministro per la Marina Mercantile, relative agli impianti e agli apparati radioelettrici a bordo delle navi mercantili;

44) Operatore radiotelefonista: una persona titolare di un certificato per tale qualifica, conforme alle disposizioni del regolamento delle radiocomunicazioni, rilasciato dal Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni;

45) Passeggero: qualsiasi persona imbarcata sulla nave che non sia:

a) il comandante od un membro dell'equipaggio o altra persona per i suoi servizi;

b) un bambino di età inferiore ad un anno;

46) Permeabilità: la percentuale del volume (calcolato fuori ossatura) di uno spazio che può essere occupato dall'acqua. Se lo spazio si estende sopra la linea limite, il volume va misurato solo fino all'altezza di tale linea;

47) Perpendicolare addietro: la linea verticale condotta, sul piano di simmetria della nave, in corrispondenza della intersezione della faccia poppiera del dritto di poppa o dritto del timone col piano di galleggiamento a pieno carico (centro disco per le navi munite di certificato di bordo libero); se la nave non ha dritto di poppa o dritto del timone, in luogo della faccia poppiera del dritto si considera l'asse di rotazione del timone; il piano di galleggiamento deve essere in ogni caso considerato parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

48) Perpendicolare avanti: la linea verticale condotta, sul piano di simmetria della nave, in corrispondenza della intersezione della faccia prodiera del dritto di prora col piano di galleggiamento a pieno carico (centro disco per le navi munite di certificato di bordo libero); il piano di galleggiamento deve essere in ogni caso considerato parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

49) Personale industriale: tutte le persone imbarcate sulla nave che non siano passeggeri, membri dell'equipaggio, o personale speciale e che siano normalmente impiegate in operazioni industriali off-shore;

50) Personale speciale: tutte le persone che non siano ne' passeggeri ne' membri dell'equipaggio e che siano trasportate a bordo di una nave in conseguenza dei servizi speciali cui la nave è destinata o a causa di lavori speciali svolti sulla nave;

51) Piroscifo: una nave la cui propulsione dipende da macchina a vapore acqueo;

52) Ponte di coperta: il ponte continuo più alto della nave;



53) Regolamento dell'ente tecnico: norme tecniche predisposte dal Registro Italiano Navale in base a quanto previsto dal DLCPS del 22.1.1947 n. 340 e dal decreto ministeriale 10 giugno 1947 relativo all'applicazione dell'art. 3 del citato DLCPS.

54) Regolamento delle radiocomunicazioni: il regolamento delle radiocomunicazioni annesso, o considerato come annesso, alla convenzione internazionale delle telecomunicazioni in vigore;

55) Rimorchiatore: una nave progettata, costruita ed attrezzata per operazioni di rimorchio;

56) Segnale di allarme (per gli impianti radio): il segnale di allarme stabilito dal regolamento delle radiocomunicazioni;

57) Segnale di soccorso (per gli impianti radio): il segnale di soccorso stabilito dal regolamento delle radiocomunicazioni;

58) Stazione di governo: il posto dal quale viene manovrato un apparecchio di governo;

59) Stazione radiotelegrafica: uno o più trasmettitori o ricevitori, o un complesso di trasmettitori e ricevitori, compresi gli apparecchi accessori, necessari per effettuare un servizio di comunicazioni radiotelegrafiche

60) Stazione radiotelefonica: uno o più trasmettitori o ricevitori, o un complesso di trasmettitori e ricevitori, compresi gli apparecchi accessori, necessari per effettuare un servizio di comunicazioni radiotelefoniche;

61) Tipo approvato: un apparecchio o un dispositivo o un materiale dichiarato di «tipo approvato» ai sensi dell'art. 11 della legge;

62) Ufficiale radiotelegrafista: una persona titolare di un certificato per tale qualifica, conforme alle disposizioni del regolamento delle radiocomunicazioni, rilasciato dal Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni;

63) Veliero: vedi nave a vela;

64) Veliero con motore ausiliario: una nave a propulsione mista, meccanica e a vela, il cui apparato di propulsione meccanica non è capace di farle raggiungere una velocità di 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio di vela;

65) Viaggio internazionale lungo: un viaggio che si effettua tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa; a tale effetto ogni territorio delle cui relazioni internazionali sia responsabile un paese aderente alla convenzione, o che sia sottoposto all'amministrazione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, è considerato come paese autonomo;

66) Viaggio internazionale breve: un viaggio nel corso del quale una nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da un luogo ove i passeggeri e l'equipaggio possano trovare rifugio e nel corso del quale la distanza tra l'ultimo porto di scalo nel paese ove il viaggio ha origine e il porto finale di destinazione non supera 600 miglia;

67) Zattera di salvataggio: un mezzo galleggiante, che non sia una imbarcazione di salvataggio, un apparecchio galleggiante di salvataggio, una cintura di salvataggio o un salvagente, destinato a sostenere un determinato numero di persone fuori dall'acqua.»

Note all'art. 2:

— Si riporta il testo dell'articolo 9 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 9 (*Esenzioni*). — 1. Il Ministero, salve le speciali esenzioni previste dal presente regolamento, se ritiene che le condizioni del viaggio e quelle favorevoli della navigazione siano tali da rendere non ragionevole o non necessaria l'applicazione di prescrizioni del presente regolamento relative alla compartimentazione, alla stabilità, ai mezzi di esaurimento, alle installazioni e macchinari elettrici, alla protezione contro gli incendi ed ai mezzi di salvataggio, può esonerare dalle prescrizioni stesse, previ accertamenti dell'ente tecnico, singole navi o categorie di navi nazionali o di Stati cui non si applichi la convenzione, le quali, nel corso del viaggio, non si allontanino più di 20 miglia dalla costa.

2. In ogni caso i mezzi di estinzione incendi, le imbarcazioni e gli altri mezzi di salvataggio devono essere di pronta utilizzazione, in conformità alle disposizioni del presente regolamento, e deve essere sempre disponibile una cintura di salvataggio per ogni persona a bordo.

3. Le navi nucleari non possono essere esonerate dall'osservanza delle prescrizioni del presente regolamento.

3-bis. *Le navi lagunari non possono essere esonerate dall'osservanza delle specifiche disposizioni ad esse applicabili contenute nel presente regolamento.»*

Note all'art. 3:

— Si riporta il testo dell'articolo 12 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 12 (*Specie di navigazione*). — 1. Le specie di navigazione cui possono essere abilitate le navi sono le seguenti:

a) navigazione internazionale lunga (Nav. I.L.);

b) navigazione internazionale breve (Nav. I.B.);

c) navigazione internazionale costiera (Nav. I.C.);

d) navigazione nazionale (Nav. N.);

e) navigazione nazionale costiera (Nav. N.C.);

f) navigazione nazionale litoranea (Nav. N.Li.);

g) navigazione nazionale locale (Nav. N.Lo.);

g-bis) navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia (NAV.A.PLV.);

h) navigazione speciale (Nav. S.).

2. Per le navi da pesca le specie di navigazioni cui esse possono essere abilitate sono quelle relative alle categorie di pesca indicate nell'Art. 408, e successive modificazioni, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, nonché ai tipi di pesca di cui all'Art. 1 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639.

3. Fermo quanto disposto al libro III titolo VI, le navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate, se a propulsione meccanica, ed a 25 tonnellate se a propulsione diversa da quella meccanica, non possono essere abilitate a navigazioni più estese di quella nazionale litoranea; è consentita eccezionale autorizzazione a navigazione nazionale costiera da parte dell'autorità marittima, sentito l'ente tecnico.

4. La specie di navigazione viene annotata nei documenti di bordo di cui all'art. 169 del codice della navigazione.»

Note all'art. 4:

— Si riporta il testo dell'articolo 32 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 32 (*Mantenimento delle condizioni dopo le visite*). — 1. Dopo che una delle visite di cui all'art. 17 è stata compiuta, nessun cambiamento può essere apportato alle sistemazioni strutturali, al macchinario, all'armamento e in generale a tutto ciò ha formato oggetto della visita stessa, a meno che la nave venga sottoposta a visita occasionale.

2. L'autorità marittima, sentito, ove lo ritenga opportuno, l'ente tecnico, può ammettere i cambiamenti che, a suo giudizio, siano di lieve entità.

3. Le condizioni della nave e delle sue apparecchiature devono essere mantenute conformi alle prescrizioni del presente regolamento, allo scopo di assicurare che la nave sotto tutti gli aspetti si conservi idonea ad affrontare il mare senza rischi per la nave stessa e per le persone imbarcate.

4. Il comando di bordo ha l'obbligo di sostituire immediatamente, di propria iniziativa, le dotazioni che presentino deterioramenti o deficienze tali da compromettere l'efficienza.

4-bis. *Il comando di bordo di una nave lagunare segnala all'armatore o, se previsto dal manuale di cui all'articolo 106-bis, al responsabile da esso delegato, le dotazioni che presentano deterioramenti o deficienze tali da comprometterne l'efficienza, i quali provvedono senza ritardo alla loro sostituzione.»*



Note all'art. 5:

— Si riporta il testo dell'articolo 35 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«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 diritte.

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.

2-bis. Sulle navi lagunari, i piani e i computi sono tenuti in originale presso la sede della società armatrice e in copia a bordo e sono aggiornati a cura dell'armatore o, se previsto dal manuale di cui all'articolo 106-bis, di un suo delegato. I piani delle navi lagunari nuove di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate possono essere sostituiti da un piano di sicurezza, approvato dall'ente tecnico, contenente le informazioni di cui al comma 1, lettere e) e g).

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

Note all'art. 6:

— Si riporta il testo dell'articolo 52 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 52 (Affissione a bordo dei certificati). — 1. Gli originali o le copie conformi dei certificati di sicurezza devono essere affissi in un punto della nave ben visibile e di facile accesso.

1-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 1, per le navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:

a) i certificati di sicurezza e i documenti relativi alla stazione radio delle navi di stazza lorda uguale o superiore alle venticinque tonnellate sono conservati a bordo in originale o in copia fotostatica non autenticata;

b) ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 168-septies, i certificati di sicurezza e i documenti relativi alla stazione radio delle navi di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate sono conservati a bordo o presso la sede della società armatrice; in tale ultimo caso devono essere prodotti, a richiesta, agli organi di controllo entro il termine dagli stessi indicato.».

Note all'art. 7:

— Si riporta il testo dell'articolo 57 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 57 (Compartimentazione di galleggiabilità delle navi da passeggeri). — 1. Le navi da passeggeri devono avere efficace compartimentazione di galleggiabilità da stabilire in funzione della loro lunghezza, del numero dei passeggeri e della navigazione cui sono abilitate in modo che il più alto grado di compartimentazione di galleggiabilità corrisponda alle navi di maggior lunghezza e che trasportano maggior numero di passeggeri nei viaggi più lunghi, secondo quanto appreso stabilito.

2. Le navi abilitate alla navigazione internazionale devono soddisfare alle norme di compartimentazione della convenzione pertinenti, in relazione alla data di costruzione delle navi stesse.

3. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, devono avere compartimentazione conforme ai criteri sotto riportati:

a) le navi abilitate alla navigazione nazionale devono soddisfare alle norme della convenzione pertinenti in relazione alla data di costruzione delle navi stesse;

b) le navi abilitate alla navigazione costiera o litoranea devono soddisfare alle norme seguenti:

(i) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri uguale o superiore a 1000 deve essere compartimentata in modo da non immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti;

(ii) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 1000 e superiore a 50 deve essere compartimentata in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato; inoltre se il numero di passeggeri supera 400 devono essere soddisfatte le condizioni aggiuntive seguenti:

se il numero di passeggeri è compreso tra 800 e 1000 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti compresi almeno entro il 60 per cento della lunghezza nave calcolata dalla perpendicolare avanti;

se il numero di passeggeri è compreso tra 600 e 800 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti compresi almeno entro il 40 per cento della lunghezza nave calcolata dalla perpendicolare avanti;

se il numero di passeggeri è compreso tra 400 e 600 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando il gavone di prua e il compartimento adiacente sono entrambi allagati;

(iii) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 150 entro aree ristrette in viaggi durante i quali non si allontanano da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione ed ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 50 non ha obbligo di compartimentazione di galleggiabilità;

(iv) le navi abilitate a navigazione nazionale costiera o litoranea, per le quali la necessità di trasportare notevoli quantitativi di merci non permette in pratica di richiedere una compartimentazione con più di un compartimento allagato, può essere applicata, in alternativa alle norme di cui ai punti (i), (ii), (iii) precedenti, la regola 5 (e) (ii) del capitolo II-1 della convenzione 1974;

(v) ai fini dei calcoli di compartimentazione richiesti ai punti (i), (ii), (iii) precedenti devono essere usati i seguenti valori di permeabilità:

cisterne, casse catene, spazi che nella condizione di pieno carico sono normalmente riempiti di carico, provviste, bagagli o posta: 60%
locali macchine: 85%
tutti gli altri spazi: 95%



c) le navi abilitate a navigazione locale e le navi lagunari che trasportino più di 350 passeggeri devono essere compartimentate in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato.

4. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento nonché costruite o iscritte nelle matricole o registri nazionali a decorrere dall'8 agosto 1973, devono avere compartimentazione conforme ai criteri sotto riportati:

a) alle navi abilitate alla navigazione nazionale si applicano le norme della convenzione pertinenti in relazione alla data di costruzione delle navi stesse;

b) le navi abilitate alla navigazione costiera e litoranea, che trasportino più di 50 passeggeri, devono essere compartimentate in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato a meno che non effettuino viaggi, entro aree ristrette, durante i quali non si allontanino da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione. In tale caso non è fatto obbligo di compartimentazione di galleggiabilità;

c) alle navi abilitate alla navigazione costiera o litoranea, che trasportino fino a 50 passeggeri nonché a quelle abilitate alla navigazione locale non è fatto obbligo di compartimentazione di galleggiabilità.

5. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite od iscritte nelle matricole o nei registri nazionali anteriormente all'8 agosto 1973 devono mantenere il grado di compartimentazione che esse avevano alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

5-bis. *Le navi lagunari iscritte nelle matricole o nei registri nazionali posteriormente all'8 agosto 1973 e anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento devono mantenere il grado di compartimentazione richiesto alla data di impostazione chiglia.*

6. Le navi costruite anteriormente all'8 agosto 1973, per poter essere abilitate ad una navigazione più estesa di quella posseduta, devono soddisfare alle norme di compartimentazione stabilite per la nuova specie di navigazione nei commi precedenti di questo articolo per le navi costruite a decorrere dall'8 agosto 1973».

Note all'art. 8:

— Si riporta il testo dell'articolo 59 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 59 (Doppio fondo). — 1. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dall'8 agosto 1973 devono essere provviste di doppio fondo come previsto dalla convenzione eccetto le navi abilitate a navigazione nazionale locale o in navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia, oppure a navigazione nazionale costiera o litoranea entro aree ristrette ed in viaggi di durata tale che esse non si allontanino da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione, per le quali non è richiesto il doppio fondo.»

Note all'art. 9:

— Si riporta il testo dell'articolo 60 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 60 (Stabilità della nave allo stato integro). — 1. Tutte le navi devono avere, allo stato integro, caratteristiche di stabilità adeguate al servizio cui sono destinate, e tali caratteristiche devono comunque soddisfare ai regolamenti dell'ente tecnico.

2. Tutte le navi che in base all'art. 13 comma 5 e all'art. 57 devono soddisfare a norme di compartimentazione, devono avere nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro tale da resistere alla situazione finale di allagamento nelle ipotesi di falla per esse prescritte dalla convenzione.

2-bis. *Le navi lagunari che, in base all'articolo 57 devono soddisfare a norme di compartimentazione, devono avere, nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro secondo i regolamenti dell'ente tecnico per la navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia, tale da resistere alla situazione finale di allagamento, nelle ipotesi di falla, in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato.»*

Note all'art. 10:

— Si riporta il testo dell'articolo 67 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 67 (Obblighi delle navi non soggette all'assegnazione della linea di massimo carico). — 1. Le navi non soggette all'assegnazione della linea di massimo carico devono, a giudizio dell'ente tecnico:

a) avere le scale delle immersioni di cui all'art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1967, n. 579, senza obbligo di indicazioni in piedi inglesi;

b) soddisfare alle condizioni di cui alla parte II ovvero all'art. 120 del decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1967, n. 579, a seconda che non esercitino o esercitino la navigazione in zone riparate.

1-bis. *Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano alle navi lagunari.»*

Note all'art. 11:

— Si riporta il testo dell'articolo 69 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 69 (Accertamenti per il massimo carico delle navi prive di certificato di bordo libero). — 1. Per le navi non munite di certificato di bordo libero, fermo il disposto dell'Art. 19 della legge, l'autorità marittima o consolare ha facoltà di accertare, in qualunque momento, che la caricazione non abbia superato i limiti della normale portata, tenuto conto della robustezza e stabilità della nave, della natura del viaggio da compiere e delle relative condizioni della navigazione.

2. Ai fini dei suddetti accertamenti e della determinazione dell'eventuale eccesso di carico da sbarcare, l'autorità marittima o consolare può richiedere anche l'intervento dell'ente tecnico, rifiutando le spedizioni alla nave sino a quando l'eccesso di carico non sia stato sbarcato.

2-bis. *Limitatamente al bordo libero alle navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:*

a) *sulle navi non munite di certificato di bordo libero, fermo il disposto dell'articolo 19 della legge, è apposta in maniera permanente e visibile la linea di massimo carico relativa alle condizioni più gravose, verificate con le istruzioni al comandante sulla stabilità approvate dall'ente tecnico. La linea di massimo carico ha lunghezza di 230 millimetri e altezza di 25 millimetri. L'ente tecnico ne rilascia apposita dichiarazione di rispondenza;*

b) *per le navi esistenti, la linea di massimo carico di cui alla lettera a) è apposta alla prima visita speciale di classe o di rinnovo del certificato di navigabilità in scadenza dopo il 1° gennaio 2023;*

c) *non sono soggette all'obbligo di apposizione della linea di massimo carico di cui alla lettera a) le navi dotate di soli posti a sedere o assoggettate al conteggio dei passeggeri.»*

Note all'art. 12:

— Si riporta il testo dell'articolo 70 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

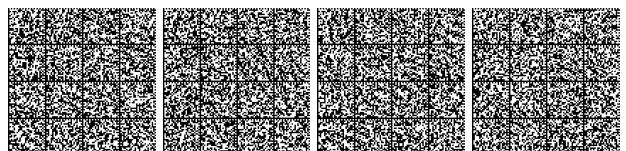
«Art. 70 (Mezzi di governo). — 1. I mezzi di governo principale ed ausiliario e le loro sistemazioni devono corrispondere alle norme della convenzione, per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico.

2. Il mezzo di governo principale delle navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate può avere manovra a braccia sempre che, a giudizio dell'ente tecnico, la grandezza del timone e la velocità della nave rendano possibile tale manovra.

3. Sulle navi a vela o a propulsione mista, quando sia possibile manovrare direttamente a braccia la barra del timone, la manovra stessa può essere realizzata senza l'intervento di apparecchi di governo.

4. Nei casi in cui la manovra del timone sia effettuata a braccia direttamente sulla barra del timone, deve esservi a bordo una barra di rispetto per sostituire, in caso di avaria, quella in uso.

4-bis. *Sulle navi lagunari sono presenti una barra di rispetto o paranchi a mano, se non vi è una ridondanza sulla manovra del timone.»*



Note all'art. 13:

— Si riporta il testo dell'articolo 71 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 71 *Armamento marinaresco*). — 1. Tutte le navi devono essere munite di armamento marinaresco secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

1-bis. Le navi lagunari sono munite delle dotazioni di armamento marinaresco secondo le seguenti modalità:

a) *navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate: quattro cavi in manila aventi diametro di 26 millimetri e lunghezza di 12 metri e un'ancora di posta completa di due lunghezze di catena, secondo le norme dell'ente tecnico;*

b) *navi traghetto: due cavi di acciaio con diametro di 18 millimetri o di fibra con carico di lavoro equivalente e uno di rispetto di lunghezza non inferiore a 18 metri e due cavi in manila con lunghezza non inferiore a 12 metri e diametro di 26 millimetri e un'ancora di posta completa di due lunghezze di catena, secondo le norme dell'ente tecnico;*

c) *navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate e uguale o superiore a 25 tonnellate: quattro cavi in manila con diametro di 26 millimetri e lunghezza di 12 metri e un'ancora di posta con cavo avente caratteristiche meccaniche corrispondenti a quelle della catena;*

d) *navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate ma uguale o superiore a 5 tonnellate: quattro cavi in manila con diametro di 22 millimetri e lunghezza di 5 metri;*

e) *navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate: almeno due cavi le cui caratteristiche tecniche sono determinate dall'ente tecnico.*

1-ter. Nei casi di cui alle lettere a), b) e c) del comma 1-bis, le dotazioni di armamento marinaresco sono collaudate dall'ente tecnico.».

Note all'art. 14:

— Si riporta il testo dell'articolo 72 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 72 *(Obbligo della manovra a motore per gli argani o mulinelli delle ancore e per gli argani o verricelli di ormeggio e tonteggio)*. — 1. Nelle navi da carico a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, gli argani o il mulinello per la manovra delle ancore devono essere azionabili a motore.

2. Nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate le operazioni di ormeggio e tonteggio devono potersi eseguire sollecitamente, a prora ed a poppa, impiegando argani o verricelli azionabili a motore.

2-bis. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari nuove, cui si applicano le seguenti disposizioni:

a) *nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, gli argani o il mulinello per la manovra delle ancore sono azionati a motore;*

b) *nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate, le operazioni di ormeggio e tonteggio sono eseguite, a prora e a poppa, impiegando argani o verricelli azionabili a motore;*

c) *le navi che fruiscono di ormeggi attrezzati e dedicati con arredi portuali diversi non sono tenute a conformarsi alla prescrizione di cui alla lettera b), purché ne sia data evidenza nel manuale di cui all'articolo 106-bis, comma 1, lettera a).».*

Note all'art. 15:

— Si riporta il testo dell'articolo 73 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 73 *(Trasmissione d'ordini dal ponte di comando)*. — 1. Tutte le navi, ad eccezione delle navi lagunari di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, devono avere almeno due mezzi indipendenti per comunicare gli ordini dal ponte di comando al posto, nel locale macchine o nella centrale di comando, dal quale le macchine sono normalmente comandate; uno di tali mezzi deve essere un telegrafo di macchina, dota-

to di suoneria, che fornisca un'indicazione visiva degli ordini trasmessi e delle risposte fornite sia nei locali predetti sia sul ponte di comando; l'altro deve essere un portavoce ovvero un telefono rispondente alle norme dell'ente tecnico.

Devono essere sistemati appropriati mezzi di comunicazione con ogni altra posizione dalla quale le macchine possono essere comandate.

2. Devono essere sistemati mezzi di comunicazione tra la plancia e le posizioni dalle quali è stabilito, dalla convenzione e dai regolamenti dell'ente tecnico, il comando della macchina di governo principale e ausiliaria.

Tali mezzi di comunicazione devono essere conformi ai regolamenti dell'ente tecnico. Essi possono non essere installati per piccole navi, quando è possibile comunicare agevolmente a voce con la plancia. *Per le navi lagunari, devono essere sistemati mezzi di comunicazione tra la plancia e le posizioni dalle quali è stabilito, dai regolamenti dell'ente tecnico, il comando della macchina di governo principale e ausiliaria. I mezzi di comunicazione, che devono essere conformi ai regolamenti dell'ente tecnico, possono non essere installati quando, a soddisfazione dell'Autorità marittima, è possibile comunicare agevolmente a voce tra le posizioni di comando delle macchine e la plancia.*

3. Quando non sia agevole altra segnalazione diretta, deve essere assicurata, conformemente ai regolamenti dell'ente tecnico, la possibilità di comunicazione degli ordini tra il ponte di comando ed i posti di manovra a prora ed a poppa; deve anche essere previsto un efficace sistema di comunicazione dal ponte di comando ai locali interni della nave. *Per le navi lagunari, detto sistema di comunicazione dal ponte di comando ai locali interni della nave è previsto solo per le navi a più ponti.*

4. Le navi non soggette alla convenzione di stazza lorda superiore o uguale a 200 tonnellate, senza personale di guardia in macchina se non in manovra o in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia, possono essere provviste, in luogo del telegrafo, di un portavoce, ovvero di un telefono a cuffia, indipendente da altri impianti telefonici di bordo e, in aggiunta, di un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma, ed indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo.

4-bis. Le navi lagunari di stazza lorda superiore o uguale a 200 tonnellate, senza personale di guardia in macchina se non in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia, possono essere munite, in luogo di quanto previsto dal comma 1, di un portavoce ovvero di un telefono a cuffia, indipendente da altri impianti telefonici di bordo o di un dispositivo sonoro di trasmissione di ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma e indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo.

5. Le navi non soggette alla convenzione, se di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate, possono essere provviste dei seguenti mezzi di trasmissione ordine:

a) Navi senza personale di guardia in macchina se non in manovra o in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia:

telegrafo oppure dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma, ed indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo;

b) Navi con personale di guardia in macchina:

telegrafo e portavoce o telefono; in luogo del telegrafo può essere sistemato un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto.

5-bis. Per le navi lagunari di stazza inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate, dove timoniere e motorista sono a vista reciproca non è richiesto alcun dispositivo di trasmissione di ordini di cui al comma 5. Il dispositivo di trasmissione ordini non è altresì richiesto per le navi lagunari bielicca di stazza inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate.

6. Le navi non soggette alla convenzione, se di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate, possono essere provviste dei seguenti mezzi di trasmissione ordini:

a) per le navi di cui al comma 5 punto a): un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto;



b) per le navi di cui al comma 5 punto b): un portavoce ed un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto;

c) per le navi i cui motori possono essere comandati solo dal timoniere oppure ove timoniere e motorista siano a vista reciproca non è richiesto alcun dispositivo di trasmissione ordini.

7. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, abilitate a navigazione nazionale, devono avere a bordo un mezzo di comunicazione di emergenza costituito da un apparecchio ricetrasmittente fisso o portatile, o di ambedue i tipi, per le comunicazioni tra le stazioni di comando ed i punti di riunione e di imbarco delle persone sui mezzi collettivi di salvataggio.».

Note all'art. 16:

— Si riporta il testo dell'articolo 82 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 82 (*Progetto di navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e loro costruzione*). — 1. Le installazioni elettriche devono essere tali che:

i servizi ausiliari necessari per mantenere la nave nelle condizioni di funzionamento ed abitabilità ordinarie siano assicurati senza ricorso alla fonte di energia di emergenza;

i servizi essenziali per la sicurezza siano assicurati nelle varie condizioni di emergenza.

2. Tutte le navi, con esclusione delle navi lagunari, sulle quali l'energia elettrica costituisce l'unico mezzo per azionare più di un utenze ausiliario indispensabile alla propulsione od alla sicurezza della nave devono essere provviste di due gruppi elettrogeni principali.

3. Le installazioni elettriche devono inoltre essere tali da garantire la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave da pericoli di natura elettrica derivanti da corto circuiti, sovraccorrenti, difetti di isolamento e presenza di sorgenti di ignizione in luoghi ove possano crearsi atmosfere esplosive.».

Note all'art. 17:

— Si riporta il testo dell'articolo 86 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 86 (*Navi da passeggeri*). — 1. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

a) tutte le navi abilitate a navigazione nazionale e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera devono soddisfare le norme della convenzione e dei regolamenti dell'ente tecnico relativi alle navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera e quelle di qualsiasi stazza in navigazione nazionale litoranea, locale o nelle acque protette della laguna di Venezia, devono soddisfare le norme dei regolamenti dell'ente tecnico relativi alle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Per le materie concernenti la protezione antincendio non trattate nei suddetti regolamenti devono essere applicate le norme della convenzione per navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986, a giudizio del Ministero, sentito l'ente tecnico, per quanto ritenuto pratico e ragionevole in relazione alla navigazione, al servizio ed alla stazza delle navi stesse.

2. Le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fermo restando il disposto dell'art. 2, comma 7, devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

a) tutte le navi abilitate a navigazione nazionale e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate abilitate a navigazione nazionale costiera devono soddisfare le norme della convenzione e dei regolamenti dell'ente tecnico in relazione alla data di costruzione delle stesse;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera e quelle di qualsiasi stazza in navigazione nazionale litoranea, eccetto quelle al punto c) devono soddisfare le norme della convenzione in relazione alla data di costruzione delle stesse, per

quanto ritenuto pratico e ragionevole dall'ente tecnico in relazione alla riduzione del rischio di innesco e propagazione di incendi derivante da opportuna ubicazione dei locali di alloggio rispetto agli altri locali della nave e dalla riduzione del numero delle potenziali sorgenti di ignizione;

c) le navi in navigazione nazionale costiera o litoranea, entro aree ristrette in viaggi durante i quali non si allontanino da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione, le navi in navigazione nazionale locale e in navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia, aventi stazza lorda uguale o superiore a 100 tonnellate o di qualsiasi stazza che trasportino più di 350 passeggeri devono essere dotate di un impianto fisso di estinzione incendio nel locale macchine corrispondente ai regolamenti dell'ente tecnico ovvero, se ciò non è ritenuto possibile dall'ente tecnico, di una pompa incendio di emergenza ubicata esternamente al locale macchine.

3. Ai fini dell'applicazione del presente articolo alle navi in navigazione speciale, il Ministero, sentito l'ente tecnico, stabilisce a quale navigazione tra quelle sopra citate la singola navigazione speciale deve essere assimilata sulla base delle caratteristiche dei mari attraversati e della distanza dai porti di rifugio e di soccorso.

3-bis. Fermo restando quanto disposto dai commi 1, lettera b) e 2, lettera c), alle navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:

a) per le navi esistenti rimangono in vigore i provvedimenti di deroga concessi entro il 31 dicembre 2022;

b) per le navi di stazza lorda inferiore o uguale a 200 tonnellate può essere omessa la sistemazione di un impianto idrico antincendio qualora siano presenti:

1) impianto elettrico a tensione di sicurezza come definita dai regolamenti dell'ente tecnico;

2) sedili e materiali di rivestimento certificati non combustibili o aventi caratteristiche non inferiori a "limitata attitudine a propagare la fiamma";

3) impianto fisso di estinzione incendi per il locale apparato motore;

4) estintori portatili equamente distribuiti a bordo in quantità non inferiore al 150 per cento del minimo previsto dai regolamenti dell'ente tecnico;

5) avvisatori manuali incendio per le navi il cui ponte di comando non sia a livello del ponte principale.».

Note all'art. 18:

— Si riporta il testo dell'articolo 89 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 89 (*Scale, corridoi e porte di sfuggita*). — 1. In tutti i locali di alloggio per passeggeri ed equipaggio, nei locali in cui l'equipaggio presta normalmente servizio, in quelli dell'apparato motore e delle caldaie e nelle gallerie assi devono essere previste scale, scalette, corridoi e porte idonei ad assicurare un rapido mezzo di sfuggita per raggiungere il ponte delle imbarcazioni.

2. Sulle navi costruite a decorrere dall'8 agosto 1973 e sulle navi lagunari nuove:

a) il numero dei mezzi di sfuggita dai locali deve soddisfare alle norme della convenzione. Tuttavia per locali o gruppi di locali aventi superficie inferiore a circa 50 metri quadrati l'ente tecnico, in sede di approvazione del piano sui mezzi di sfuggita di cui all'art. 35, può accettare un solo mezzo di sfuggita se ciò è giustificato dal tipo e dall'ubicazione dei locali interessati e dal numero delle persone che normalmente possono esservi alloggiate o prestarvi servizio;

b) le dimensioni dei mezzi di sfuggita ed il numero delle scale in tutti i locali di alloggio e servizio per passeggeri ed equipaggio, salvo quanto precisato alla successiva lettera c), devono soddisfare alle norme seguenti:

(i) devono esserci:

almeno 1 scala per ogni locale, o gruppo di locali, destinati a 50 persone o meno;

almeno 2 scale per ogni locale, o gruppi di locali, destinati ad oltre 50 e fino a 120 persone;

almeno 3 scale per ogni locale, o gruppo di locali, destinati ad oltre 120 e fino a 200 persone;



almeno 3 scale, più tante altre scale quante sono le centinaia (o frazione) di persone oltre le 200, per ogni locale, o gruppo di locali, destinati ad oltre 200 persone;

(ii) per le scale esterne si ammette una portata di persone doppia di quella sopra indicata;

(iii) non sono ammesse scale, corridoi e porte per la sfuggita di larghezza inferiore a 65 centimetri. Una scala di larghezza uguale o superiore a 120 centimetri può essere considerata una scala doppia in quanto percorribile da due persone affiancate;

(iv) gli scalini delle scale devono avere un'alzata non superiore a 20 centimetri ed una pedata adeguata all'alzata, che per le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento non deve essere inferiore a 25 centimetri, *mentre sulle navi lagunari nuove gli scalini delle scale devono avere un'alzata non superiore a 20 centimetri e una pedata adeguata all'alzata e tali da ottenere un'inclinazione non superiore a 45°*. In ogni caso i passaggi devono essere realizzati in modo che la loro ampiezza sia, a giudizio dell'ente tecnico, sufficiente quando, ad una stessa scala o corridoio o porta debbano affluire simultaneamente, in caso di allarme, le persone provenienti da diversi locali inferiori per raggiungere i ponti superiori.

Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare un numero di scale inferiore a quello sopra indicato, tenuto conto della posizione e della larghezza delle scale stesse.

c) i mezzi di sfuggita dai locali ove l'equipaggio presta normalmente servizio, dal locale apparato motore, dal locale caldaie e dalle gallerie assi, nonché dai locali di alloggio di navi da carico e assimilabili, di lunghezza inferiore a 30 metri, e per le navi lagunari nuove indipendentemente dalla loro lunghezza, devono avere larghezza non inferiore a 400 millimetri e scalini con pedata e alzata adeguate al tipo prescelto di scala o di scaletta;

d) le scale interne ed i relativi sostegni devono essere di acciaio o di altro materiale idoneo in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico.

3. Sulle navi costruite anteriormente all'8 agosto 1973, fermo il disposto dell'Art. 2, comma 7, le scale interne ed i relativi sostegni delle navi da passeggeri che trasportano più di 150 passeggeri, nonché quelli sotto il ponte esposto delle navi da carico aventi stazza lorda maggiore di 4000 tonnellate devono essere di acciaio o altro materiale idoneo in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico.

3-bis. *Le navi lagunari esistenti restano soggette alla osservanza della sola normativa riguardante scale, corridoi e porte di sfuggita in vigore alla data della loro costruzione.*

4. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare sistemazioni di mezzi di sfuggita diverse da quelle sopraindicate che abbiano efficacia equivalente al fine di cui al comma 1 del presente articolo.»

Note all'art. 19:

— Si riporta il testo dell'articolo 90 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 90 (*Equipaggiamenti da vigile del fuoco*). — 1. Ogni equipaggiamento da vigile del fuoco deve comprendere un corredo individuale ed un apparecchio di respirazione aventi le caratteristiche prescritte dalla convenzione.

2. Tutte le navi da passeggeri devono avere a bordo equipaggiamenti da vigile del fuoco secondo le norme della convenzione, salvo quelle di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, senza cabine per passeggeri, abilitate a navigazione non più estesa di quella nazionale costiera, che possono non avere gli equipaggiamenti predetti.

3. Sulle navi da carico di stazza lorda superiore a 400 tonnellate devono essere sistemati equipaggiamenti da vigile del fuoco in numero corrispondente a quanto sotto specificato:

1 su navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate

2 su navi di stazza lorda compresa tra 500 tonnellate e 30000 tonnellate

3 su navi di stazza lorda maggiore di 30000 tonnellate.

3-bis. *Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, che devono avere a bordo due equipaggiamenti da vigile del fuoco di tipo approvato.»*

Note all'art. 20:

— Si riporta il testo dell'articolo 94 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 94 (*Caratteristiche e requisiti dei mezzi di salvataggio*). —

1. I requisiti, le caratteristiche di costruzione e le sistemazioni dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio e, per questi ultimi, i relativi dispositivi di messa a mare, devono rispondere alle norme della convenzione per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico, salvo quanto stabilito al successivo articolo 96.

2. Sui mezzi collettivi e individuali di salvataggio devono essere sistemati elementi costituiti da materiale retroriflettente per facilitare il loro ritrovamento, secondo i regolamenti dell'ente tecnico. Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, tali dispositivi devono essere sistemati entro il 1° luglio 1991.

3. Quando sono previsti dispositivi per la messa a mare delle zattere di salvataggio, ciascuno di essi non deve servire più di sei zattere. Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento sulle quali detti dispositivi servono un numero maggiore di zattere, il Ministero, sentito l'ente tecnico, può aumentare tale numero a sette in relazione alle caratteristiche della nave e della sua navigazione.

4. Sulle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento di lunghezza superiore a 24 metri, abilitate alla navigazione più estesa della locale, che non hanno a bordo battelli di emergenza, almeno una imbarcazione di salvataggio deve essere a motore e deve poter essere recuperata rapidamente.

4-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *i requisiti, le caratteristiche di costruzione e le sistemazioni dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio e, per questi ultimi, i relativi dispositivi di messa a mare, sono di tipo approvato e rispondono alle norme del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico;*

b) *quando sono previsti dispositivi per la messa a mare delle zattere di salvataggio, ciascuno di essi serve non più di sei zattere;*

c) *i mezzi di salvataggio sono di tipo approvato e sono sistemati a bordo in conformità alle disposizioni del presente regolamento;*

d) *per le navi lagunari esistenti, i mezzi di salvataggio già a bordo possono essere mantenuti fino a quando non se ne renda necessaria la loro sostituzione per vetustà o deterioramento, a condizione che siano dotati, ove previsto, degli accessori richiesti, comprese le strisce retroriflettenti;*

e) *se nel corso dell'impiego della nave si rende necessaria la sostituzione di un equipaggiamento, esso è immediatamente sostituito con altro che abbia analoga destinazione d'uso e caratteristiche nuove.»*

Note all'art. 21:

— Si riporta il testo dell'articolo 97 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 97 (*Controlli iniziali e visite*). — 1. La rispondenza dei mezzi di salvataggio nuovi o di nuova installazione alle prescrizioni dell'Art. 94 è verificata dall'ente tecnico.

2. In occasione della visita iniziale di cui all'Art. 22 e delle visite periodiche e intermedie di cui all'Art. 47 viene controllata l'adeguatezza dei mezzi di salvataggio ed il loro buono stato di conservazione.

3. In occasione di ogni visita di rinnovo dei certificati di sicurezza o di idoneità per navi da passeggeri e di sicurezza dotazione o di idoneità per navi da carico, gli accertamenti di cui al precedente comma 2 sono integrati da una prova di ammaino eseguita con i criteri seguenti: ogni imbarcazione di salvataggio viene ammainata fino a lambire la superficie dell'acqua ed è quindi caricata con pesi costituiti da oggetti distribuiti su tutta la lunghezza, di entità in chilogrammi pari al numero di persone che l'imbarcazione è autorizzata a trasportare moltiplicato per 75 più il 5 per cento; successivamente, l'imbarcazione viene ammainata in acqua e sganciata dai paranchi.



In alternativa, la prova può essere eseguita caricando l'imbarcazione prima dell'ammalino senza la maggiorazione del 5 per cento.

Qualora la prova sia eseguita caricando l'imbarcazione dopo averla ammainata a pelo d'acqua, è ammesso l'uso di acqua alla rinfusa adottando particolari precauzioni per evitare l'eventuale sovraccarico sulle gru derivante dalla presenza di specchi liquidi.

3-bis. *Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *la rispondenza dei mezzi di salvataggio nuovi o di nuova installazione alle prescrizioni degli articoli 94 e 95 è verificata dall'ente tecnico;*

b) *in occasione della visita iniziale di cui all'articolo 22 e delle visite periodiche di cui all'articolo 25, comma 1, viene controllata l'adeguatezza dei mezzi di salvataggio e il loro buono stato di conservazione;*

c) *i dispositivi di ammaino dei mezzi collettivi di salvataggio e del battello d'emergenza sono soggetti alle ispezioni e alle prove previste dalla convenzione.».*

Note all'art. 22:

— Si riporta il testo dell'articolo 105 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 105 (*Mezzi di salvataggio delle navi da passeggeri abilitate a navigazioni nazionali litoranea, locale e nelle acque protette della laguna di Venezia*). — 1. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento abilitate a navigazione nazionale litoranea devono essere dotate di zattere di salvataggio per tutte le persone a bordo.

Le navi da passeggeri, costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento abilitate a navigazione nazionale litoranea devono essere dotate di zattere di salvataggio per la metà delle persone a bordo e di apparecchi galleggianti per coloro che non trovano posto nelle zattere.

2. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può consentire in considerazione della natura dei viaggi e del periodo stagionale nonché delle caratteristiche di galleggiabilità della nave, la sostituzione delle zattere di salvataggio con apparecchi galleggianti.

3. Sulle navi aventi lunghezza superiore a 24 metri, deve essere imbarcato un battello per l'impiego nei casi di emergenza.

4. Le navi abilitate a navigazione nazionale locale devono essere dotate di apparecchi galleggianti sufficienti per tutte le persone a bordo. In sostituzione possono essere ammessi per non più della metà delle persone a bordo, salvagente anulari in ragione di uno ogni due persone.

5. Nel caso di piccole navi abilitate al trasporto di passeggeri per breve durata entro porti o lagune chiuse, la dotazione di apparecchi galleggianti, o di salvagente anulari in sostituzione, può essere ridotta a giudizio dell'autorità marittima locale.

5-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le navi sono provviste di mezzi collettivi di salvataggio in numero tale da poter accogliere tutte le persone per le quali le stesse sono certificate;*

b) *se sussistono i presupposti di cui all'articolo 106-bis, le navi possono essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio in misura ridotta:*

1) *pari al 50 per cento del numero massimo delle persone trasportabili, per le navi che trasportano un numero di passeggeri uguale o superiore a 250;*

2) *pari al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili, per le navi che trasportano un numero di passeggeri inferiore a 250;*

c) *indipendentemente da quanto disposto alle lettere a) e b), le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate possono essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio in misura non inferiore al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili;*

d) *le navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate non hanno l'obbligo di essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio se trasportano un numero di persone inferiore a venti;*

e) *la dotazione di mezzi collettivi di salvataggio è costituita da imbarcazioni di salvataggio ovvero da zattere autogonfiabili, eventualmente asservite ai dispositivi di evacuazione marini (MES), ovvero da apparecchi galleggianti ovvero da salvagenti anulari conteggiati nella misura di uno ogni due persone;*

f) *fermo restando quanto disposto dalle lettere a), b), c), d) ed e), sono presenti a bordo salvagenti anulari secondo le seguenti modalità:*

1) *navi di lunghezza superiore a 24 metri, escluse le navi traghetto: quattro salvagenti anulari di cui almeno due dotati di boetta luminosa e sagola galleggiante. Almeno uno dei salvagenti anulari è dotato di boetta fumogena, da attivarsi prima del lancio e collegata con sagola galleggiante di lunghezza adeguata;*

2) *navi di lunghezza uguale o inferiore a 24 metri ma superiore a 10 metri: due salvagenti anulari, entrambi dotati di boetta luminosa e sagola galleggiante. Almeno uno dei salvagenti anulari è dotato di boetta fumogena da attivarsi prima del lancio. È consentito il posizionamento della boetta fumogena nella cabina di pilotaggio;*

3) *navi di lunghezza inferiore a 10 metri: un salvagente anulare dotato di boetta luminosa, sagola galleggiante e boetta fumogena da attivarsi prima del lancio. È consentito il posizionamento della boetta fumogena nella cabina di pilotaggio;*

4) *navi traghetto: quattro salvagenti anulari, di cui due ubicati sulle alette del ponte di comando e dotati di segnale di tipo combinato. Tale dotazione è obbligatoria per le navi lagunari di nuova costruzione e sostituisce l'attuale dotazione, per le navi esistenti, alla prima visita di sicurezza dopo il 31 dicembre 2022;*

g) *i salvagenti anulari di cui al comma 5, utilizzati in sostituzione degli apparecchi galleggianti, non sono computabili tra quelli prescritti dalla lettera f);*

h) *le navi sono dotate di mezzi per la risalita fissi o manovrabili da bordo se l'altezza dell'opera morta, al minimo galleggiamento, è maggiore di 50 centimetri.».*

Note all'art. 23:

— Si riporta il testo dell'articolo 106 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 106 (*Cinture di salvataggio*). — 1. Le navi da passeggeri devono avere a bordo una cintura di salvataggio, conforme alle norme della convenzione, per ogni persona imbarcata e devono avere inoltre:

a) *cinture di salvataggio per bambini in numero uguale ai bambini imbarcati e comunque non inferiore al 10 per cento del numero dei passeggeri;*

b) *cinture di salvataggio sufficienti per il personale di guardia;*

c) *cinture di salvataggio da sistemare vicino ai mezzi collettivi di salvataggio ubicati in posizione decentrata.*

2. Le cinture di salvataggio devono essere sistemate in posizione facilmente accessibile, che deve essere chiaramente indicata. Qualora, a causa di particolari sistemazioni della nave, tale accessibilità venga a mancare, devono essere adottati provvedimenti alternativi, non escluso un aumento del numero delle cinture di salvataggio.

3. Il piano di sistemazione delle cinture di salvataggio è approvato dall'autorità marittima che procede alla misurazione degli spazi ai fini del computo dei passeggeri trasportabili.

4. Per le navi abilitate a navigazione nazionale locale sono ammessi, in sostituzione, salvagente anulari in ragione di uno ogni due persone.

4-bis. *La dotazione numerica delle cinture di salvataggio per le navi lagunari è determinata come segue:*

a) *le navi sono dotate di cinture di salvataggio sufficienti per:*

1) *tutti i passeggeri trasportabili, più il 10 per cento per bambini;*

2) *tutto l'equipaggio;*

b) *se sussistono i presupposti di cui all'articolo 106-bis, le navi possono essere dotate di un numero di cinture di salvataggio di cui alla lettera a), numero 1) in misura ridotta, pari ad almeno il 10 per cento dei passeggeri trasportabili. In tale ultimo caso, almeno il 50 per cento di tali cinture è della categoria bambini.».*



Note all'art. 25:

— Si riporta il testo dell'articolo 107 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 107 (*Salvagente anulari e relative boette luminose*). — 1. Le navi da passeggeri abilitate alla navigazione nazionale devono avere salvagente anulari secondo la seguente tabella:

Lunghezza della nave in metri	Numero dei salvagente anulari
inferiore o uguale a 60	8
da oltre 60 a 120 incluso	12
» » 120 a 180 »	18
» » 180 a 240 »	24
oltre 240	30

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale costiera, litoranea o locale possono avere un minor numero di salvagente anulari, ma non meno di:

6 salvagente per navi di lunghezza superiore a 40 metri;

4 salvagente per navi di lunghezza superiore a 24 metri ma non superiore a 40 metri;

2 salvagente per navi di lunghezza uguale o inferiore a 24 metri.

3. Metà dei salvagente deve essere munita di boetta luminosa ad accensione automatica; inoltre, almeno due dei salvagente muniti di boetta luminosa (una solo quando i salvagente sono soltanto *due*) devono essere anche muniti di segnale fumogeno.

4. I salvagente anulari esistenti a bordo a norma dei precedenti Artt. 105 e 106 in sostituzione degli apparecchi galleggianti o delle cinture di salvataggio non sono computabili tra quelli prescritti dal presente articolo.

4-bis. *Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.*».

Note all'art. 26:

— Si riporta il testo dell'articolo 109 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 109 (*Apparecchio lanciasagole*). — 1. Tutte le navi da passeggeri devono essere dotate di un apparecchio lanciasagole, ad eccezione delle navi aventi stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, *delle navi lagunari* e di quelle abilitate a navigazione nazionale locale.».

Note all'art. 27:

— Si riporta il testo dell'articolo 110 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 110 (*Segnali di soccorso sul ponte di comando*). — 1. Tutte le navi da passeggeri devono avere la seguente dotazione di segnali di soccorso sul ponte di comando, rispondenti ai requisiti stabiliti al punto b) del comma 1 dell'art. 10:

6 razzi a paracadute a luce rossa;

6 segnali a mano a stelle rosse;

6 fuochi a mano a luce rossa.

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale locale sono esentate dall'obbligo di avere i 6 razzi a paracadute.

3. Le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate sono esentate dall'obbligo di avere i 6 fuochi a mano a luce rossa.

4. Per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate sono richiesti 3 segnali a mano a stelle rosse e 3 fuochi a mano a luce rossa.

5. Per le navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate ed a scafo non pontato se abilitate soltanto a navigazione diurna, non sono richiesti segnali di soccorso del ponte di comando.

5-bis. *In deroga a quanto previsto dai commi da 1 a 5, le navi lagunari devono avere la seguente dotazione:*

a) *segnali di soccorso di tipo approvato sul ponte di comando secondo le seguenti modalità:*

1) *quattro segnali a mano a stelle rosse su navi traghetto e su navi abilitate al trasporto di più di 250 passeggeri;*

2) *due segnali a mano a stelle rosse sulle altre navi;*

b) *fanali regolamentari secondo la Colreg 1972. Sono esentate le navi che, per ragioni operative, non sono dotate di strutture idonee all'installazione dei fanali e dei segnali diurna di fonda e di non governo. In tale caso, le navi sono dotate di illuminazione idonea a rendere possibile una immediata percezione della loro intera sagoma;*

c) *un segnale sonoro conforme alla Colreg 1972:*

1) *obbligatorio per le navi nuove;*

2) *a giudizio degli organi di esecuzione delle visite e degli accertamenti, per le navi esistenti e, comunque, qualora se ne rende necessaria la sostituzione.*

5-ter. *Le caratteristiche del segnale sonoro per le navi lagunari di lunghezza inferiore a 25 metri sono definite con provvedimento del Ministero da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.*

5-quater. *Il posizionamento dei fanali di cui al comma 5-bis, lettera b), può non essere conforme alle prescrizioni della Colreg 1972 se viene accertato dall'ente tecnico che la sistemazione regolamentare è incompatibile con le caratteristiche della nave, con il servizio previsto e con i percorsi che la nave è destinata a effettuare. Di tale accertamento ne viene data evidenza, ai sensi della regola 1, lettera e), della Colreg 1972, nella predisposizione del piano di cui all'articolo 35.».*

Note all'art. 28:

— Si riporta il testo dell'articolo 112 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 112 (*Disposizioni per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento*). — 1. Le navi da passeggeri costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, ad eccezione di quelle abilitate alla navigazione nazionale locale o nelle acque protette della laguna di Venezia, devono avere a bordo il dispositivo di sganciamento di cui all'art. 111.

2. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che le imbarcazioni di salvataggio aventi capacità compresa tra 61 e 100 persone non siano né imbarcazioni di salvataggio a motore né imbarcazioni a propulsione meccanica diversa dal motore.

3. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che le pompe a mano delle imbarcazioni di salvataggio non siano di tipo approvato purché le pompe di cui tali imbarcazioni sono dotate fossero già in opera alla data predetta e risultino efficienti.».

Note all'art. 29:

— Si riporta il testo dell'articolo 119 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 119 (*Dotazioni dei mezzi di salvataggio e loro segnali di soccorso*). — 1. Le dotazioni dei mezzi di salvataggio delle navi da carico non soggette alla convenzione devono essere quelle prescritte dalla convenzione e possedere i requisiti di cui al punto a) del comma 1 dell'art. 10.

2. I segnali di soccorso per le imbarcazioni di salvataggio (i razzi a paracadute a luce rossa, i fuochi a mano a luce rossa, i segnali fumogeni galleggianti, le (torce elettriche e gli specchi per segnalazioni diurna) sono quelli richiesti dalla convenzione, con le seguenti attenuazioni:

a) *per le navi abilitate a navigazione internazionale sono sufficienti 2 segnali a paracadute in luogo di 4;*

b) *per le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) e a navigazione nazionale litoranea sono richiesti soltanto 6 fuochi a mano e la torcia elettrica per le segnalazioni Morse;*



c) per le navi abilitate a navigazione locale o a navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia non è richiesto alcun segnale di soccorso.

3. I segnali di soccorso per le zattere di salvataggio (torce elettriche, specchio per segnalazioni diurne, fischietto per segnali, razzi a paracadute e fuochi a mano a luce rossa) sono quelli richiesti dalla convenzione, con le seguenti attenuazioni:

a) per le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) e a navigazione nazionale litoranea sono richiesti soltanto 6 fuochi a mano e la torcia elettrica per segnalazioni Morse;

b) per le navi abilitate a navigazione locale o a navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia non è richiesto alcun segnale di soccorso.».

Note all'art. 30:

— Si riporta il testo dell'articolo 131 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 131 (Radar). — 1. Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate costruite a decorrere dal 1° settembre 1984 e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate costruite anteriormente alla suddetta data devono essere dotate di un impianto radar il cui indicatore deve essere sistemato sul ponte di comando, dove devono esservi dei mezzi di tracciamento per l'estrapolazione grafica dei dati rilevati (*plotting*).

Sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate, costruite a decorrere dal 1° settembre 1984, i mezzi di tracciamento devono essere efficaci almeno quanto un tracciatore a riflessione.

2. Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate devono essere munite di due impianti radar idonei a funzionare indipendentemente l'uno dall'altro.

3. a) Un apparecchio automatico di ausilio alla estrapolazione grafica dei dati radar («ARPA») deve essere sistemato a bordo di:

(i) ogni nave cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate, costruita a decorrere dal 1° settembre 1984;

(ii) ogni nave cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate costruita anteriormente al 1° settembre 1984;

(iii) ogni nave non cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 15000 tonnellate costruita anteriormente al 1° settembre 1984.

b) Gli apparecchi automatici di ausilio alla estrapolazione grafica dei dati radar («ARPA») sistemati a bordo anteriormente al 1° settembre 1984 le cui prestazioni non rispondano pienamente ai requisiti richiesti dalle norme dell'ente tecnico, possono, a giudizio del Ministero, essere mantenuti a bordo fino al 1° gennaio 1991.

c) il Ministero, sentito l'ente tecnico, può esentare dall'applicazione delle prescrizioni dei paragrafi a) e b) precedenti le navi per cui la sistemazione dell'apparecchio di plottaggio automatico dei dati radar è considerata non ragionevole o non necessaria e le navi che saranno messe in disarmo entro i due anni successivi alla pertinente data dalla quale decorre l'obbligo di sistemazione dell'apparecchiatura.

3-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi nuove di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate sono dotate di un impianto radar in banda X di tipo approvato, il cui indicatore è sistemato sul ponte di comando;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate che intendono navigare in condizioni di visibilità ridotta sono dotate di apparato radar;

c) le caratteristiche tecniche e di impiego degli apparati di cui alla lettera b) sono determinate dal Ministero.».

Note all'art. 31:

— Si riporta il testo dell'articolo 133 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 133 (Ecoscandaglio). — 1. Tutte le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate la cui chiglia è stata impostata dopo l'8 agosto 1973 devono essere dotate di un ecoscandaglio.

2. Il Ministero può esentare da tale obbligo le navi di cui al precedente comma 1 abilitate a viaggi nazionali, tenuto conto delle dimensioni della nave e della natura dei propri viaggi.

2-bis. Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi lagunari nuove di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate devono essere dotate di un ecoscandaglio;

b) se si verifica un malfunzionamento dell'ecoscandaglio la cui riparazione comporti la messa a secco della nave, la stessa può rimanere in servizio sino alla naturale scadenza della visita alla carena, a condizione che il comandante della nave sia considerato dalla società armatrice esperto conoscitore delle tratte di navigazione sulla base del periodo di servizio effettivo maturato su tali tratte.».

Note all'art. 32:

— Si riporta il testo dell'articolo 135 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 135 (Uso del pilota automatico). — 1. Nelle zone con alta densità di traffico, in condizioni di visibilità limitata e in altre situazioni di navigazione pericolose in cui viene usato il pilota automatico, deve essere possibile ristabilire immediatamente, per il governo della nave, il comando a mano.

2. Nelle circostanze quali quelle sopra indicate deve essere possibile all'ufficiale di guardia avere a disposizione senza ritardi i servizi di un timoniere qualificato che deve essere pronto in ogni momento ad assumere il comando del timone.

3. La commutazione tra il governo automatico e quello manuale e viceversa deve essere effettuata da un ufficiale responsabile o sotto la sua sorveglianza.

3-bis. Alle navi lagunari non è consentito l'utilizzo del pilota automatico.».

Note all'art. 33:

— Si riporta il testo dell'articolo 136 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 136 (Carte, istruzioni e pubblicazioni nautiche). — 1. Tutte le navi devono essere dotate delle carte nautiche, generali e particolari, degli avvisi ai naviganti e di ogni altra pubblicazione ed istruzione nautica di cui all'art. 142 che possono essere necessari nel corso del viaggio.

2. Le predette dotazioni devono essere edite da servizi idrografici di Stato e devono essere costituite da copie dell'ultima edizione valida e quelle in uso devono essere tenute costantemente e tempestivamente aggiornate con le modalità da questi previste.

3. La tenuta e l'aggiornamento delle carte ed altre pubblicazioni nautiche deve essere affidata con incarico permanente ad un ufficiale di coperta; la tenuta e l'aggiornamento delle pubblicazioni relative ai radioservizi deve essere affidata all'ufficiale addetto alle radiocomunicazioni.

4. Il comandante, ovvero, su sua richiesta l'armatore cureranno che ci siano a bordo le necessarie pubblicazioni di aggiornamento.

4-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi sono dotate di carta nautica edita da servizi idrografici di Stato aggiornata dal personale di coperta in relazione alla navigazione effettuata;

b) possono essere esentate dalla tenuta della carta nautica di cui alla lettera a) le sole navi che effettuano il trasporto pubblico locale lagunare, a condizione che i comandanti siano istruiti e aggiornati sulla conformazione della laguna e dei canali nonché sulle linee esercite e siano a tal fine valutati dalla società armatrice anche attraverso adeguate procedure inserite nel manuale operativo di cui all'articolo 106-bis.».



Note all'art. 34:

— Si riporta il testo dell'articolo 137 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 137 (Tabelle bussole). — 1. Le navi devono essere dotate di bussole magnetiche secondo le seguenti tabelle:

NAVI DA PASSEGGERI

Servizio	Navigazione internazionale lunga	Navigazione internazionale breve	Navigazione nazionale	Navigazione costiera internazionale e nazionale, navigazione nazionale litoranea e navigazione e nazionale locale
Normale	SI	SI	SI	SI [a]
di governo principale	SI [b]	SI [b]	SI [b]	SI [a] [c]
di governo ausiliaria	SI [e] [f]	SI [e] [f]	SI [e] [f]	NO

DA CARICO

Servizio	Navigazione internazionale lunga e breve	Navigazione nazionale	Navigazione costiera internazionale e nazionale, navigazione nazionale litoranea e navigazione nazionale locale
Normale	SI	SI [d]	SI [a] [d]
di governo principale	SI [b]	SI [c] [d]	SI [a] [c] [d]
di governo ausiliaria	SI [e] [f]	SI [e] [f]	NO

NAVI DA PESCA

Servizio	Navigazione oceanica	Navigazione mediterranea
Normale	SI	SI [d]
di governo principale	SI [b]	SI [c] [d]

NOTE: [a] Sulle piccole navi prive di ponte di comando è sufficiente una sola bussola magnetica con funzione di normale e di governo principale. Sulle navi governate direttamente sulla barra, la bussola può essere portatile.

[b] Può essere omessa se esiste bussola giroscopica e se il timoniere può governare con la bussola normale munita di sistema di lettura a riflessione.

[c] Può essere omessa se il timoniere può governare con la bussola normale munita di sistema di lettura a riflessione.

[d] La bussola normale può essere omessa sulle navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate quando esiste una bussola magnetica di rotta avente buon dominio orizzontale (110° per lato, partendo da prora).

[e] Può essere omessa quando non esiste stazione di governo ausiliaria.

[f] Può essere omessa quando esiste una ripetitrice della girobussola.

2. Sulle navi abilitate a navigazione internazionale, lunga o breve, ed a navigazione nazionale, che sono dotate di una sola bussola magnetica, deve essere sistemata una bussola di rispetto completa, ad eccezione della chiesuola, uguale a quella esistente a bordo.

3. Sulle navi dotate di due o più bussole magnetiche almeno una deve essere intercambiabile con la bussola normale.

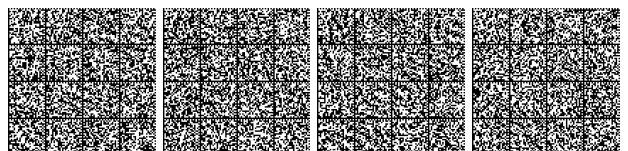
4. Quando su una nave è ammessa una sola bussola magnetica, questa deve essere considerata come bussola normale, e rispondere per quanto pratico e ragionevole, alle prescrizioni di cui ai commi 5 e 6 del successivo Art. 138, anche se funziona da bussola di rotta.

5. Tutte le bussole magnetiche devono essere munite di un mezzo principale di illuminazione e di un mezzo di rispetto per l'illuminazione di emergenza.

6. Sulle navi abilitate a navigazione internazionale lunga, le chiesuole delle bussole magnetiche devono essere dotate dell'apposito alloggio per la sbarra di *flinders*.

6-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 6 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi lagunari sono dotate di bussola magnetica normale con sistema di lettura a riflessione o di bussola magnetica di governo principale;



b) le bussole magnetiche sono munite di un mezzo principale di illuminazione e di un mezzo di rispetto per l'illuminazione di emergenza.

6-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione del presente articolo.».*

Note all'art. 35:

— Si riporta il testo dell'articolo 138 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 138 (*Bussola magnetica normale*). — 1. La bussola normale deve essere sistemata su ponte scoperto nelle vicinanze della stazione principale di governo e deve avere una visuale dell'orizzonte quanto più possibile ininterrotta al fine di consentire i rilevamenti di oggetti terrestri o di corpi celesti; per settori di orizzonte la cui visuale risultasse sostanzialmente interrotta da sovrastrutture, alberi, gru, carri ponte, ecc. si dovrà provvedere con altri sistemi di rilevamento opportunamente disposti.

2. Sulle navi per le quali, in base alla tabella del precedente Art. 137 è ammesso che la bussola di rotta abbia funzione anche di bussola normale, non è necessario che sia assicurato il rilevamento dei corpi celesti ed è consentita l'interruzione dell'orizzonte fra finestrino e finestrino della stazione di governo ridotta al minimo indispensabile.

Devono essere previsti mezzi che permettano di prendere rilevamenti su un'area di orizzonte il più prossimo possibile a 360°.

3. La bussola normale deve essere sistemata nel piano di simmetria della nave e deve essere facilmente accessibile dalla stazione di governo principale. Fra la bussola normale e la stazione di governo principale deve essere sistemato un efficiente portavoce.

Per piccole navi abilitate a navigazione entro 20 miglia dalla costa, può essere ammesso di sistemare la bussola normale fuori del piano di simmetria della nave. Di ciò si dovrà tenere conto nella compensazione.

4. La bussola normale deve essere sistemata su una piattaforma o, comunque, su strutture aventi rigidità sufficiente ad evitare vibrazioni ritenute eccessive dall'ente tecnico.

5. La bussola normale deve essere dotata di cerchio azimutale.

6. La bussola normale deve essere sistemata in modo che le parti ferrose costituenti la struttura della nave risultino il più possibile simmetricamente disposte rispetto alla bussola stessa e che le distanze di essa dalle dette parti ferrose e dalle grandi masse ferrose non siano inferiori a quelle stabilite, in rapporto alla lunghezza fuori tutto della nave, dai regolamenti dell'ente tecnico ferme restando le prescrizioni del successivo art. 140.

6-bis. *Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 6 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *la bussola normale è sistemata su ponte scoperto nelle vicinanze della stazione principale di governo e ha una visuale dell'orizzonte quanto più possibile ininterrotta al fine di consentire i rilevamenti di oggetti terrestri;*

b) *la bussola normale è sistemata, per quanto possibile, nel piano di simmetria della nave ed è facilmente accessibile dalla stazione di governo principale. Di ciò si tiene conto nella compensazione. Fra la bussola normale e la stazione di governo principale è sistemato un efficiente portavoce;*

c) *la bussola normale è sistemata su una piattaforma o, comunque, su strutture aventi rigidità sufficiente a evitare vibrazioni ritenute eccessive dall'ente tecnico;*

d) *la bussola normale è dotata di cerchio azimutale su navi aventi stazza lorda superiore a 500 tonnellate, se non dotate di radar;*

e) *la bussola normale è sistemata in modo che le parti ferrose costituenti la struttura della nave risultino il più possibile simmetricamente disposte rispetto alla bussola stessa e che le distanze di essa dalle dette parti ferrose e dalle grandi masse ferrose non sia inferiore a quelle stabilite, in rapporto alla lunghezza fuori tutto della nave, dai regolamenti dell'ente tecnico, ferme restando le prescrizioni di cui all'articolo 139, comma 4-bis.».*

Note all'art. 36:

— Si riporta il testo dell'articolo 139 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 139 (*Bussole magnetiche di governo*). — 1. Le bussole di governo principale (di rotta) devono, di regola, essere sistemate sul piano di simmetria della nave: sono ammesse deroghe di lieve entità per quelle bussole di rotta che non esplicano la funzione di bussola normale. Esse devono essere sistemate in posizione tale che il timoniere possa agevolmente leggere la rotta, con o senza lente di ingrandimento.

2. La sovrastruttura entro cui è sistemata la bussola di rotta deve essere di materiale amagnetico nella zona circostante la bussola stessa. È ammesso l'impiego di materiale ferroso a condizione che le strutture, sia dal ponte di sostegno della sovrastruttura sia di quest'ultima, siano disposte per quanto possibile simmetricamente rispetto alla bussola e ad una distanza da essa non inferiore al 65 per cento di quella prescritta per la bussola normale; tale distanza non deve essere comunque inferiore ad un metro.

3. Le parti mobili dell'apparecchio di governo costruite con materiale ferroso devono essere disposte in modo da non influenzare la bussola di rotta.

4. Le bussole magnetiche che sono situate presso stazioni di governo ausiliarie devono essere sistemate ad una distanza da parti ed oggetti di ferro non inferiore al 50 per cento di quella prescritta per la bussola normale; tale distanza non deve essere comunque inferiore ad un metro.

4-bis. *Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le bussole di governo principale (di rotta) sono, di regola, sistemate sul piano di simmetria della nave, in posizione tale che il timoniere possa agevolmente leggere la rotta, con o senza lente di ingrandimento;*

b) *l'alloggiamento entro cui è sistemata la bussola di rotta è di materiale amagnetico nella zona circostante la bussola stessa. È ammesso l'impiego di materiale ferroso a condizione che le strutture siano disposte, per quanto possibile, simmetricamente rispetto alla bussola. La distanza tra l'alloggiamento e il materiale ferroso è preferibilmente non inferiore a un metro o comunque tale da non influire sul funzionamento della bussola stessa. Le parti mobili dell'apparecchio di governo costruite con materiale ferroso sono disposte in modo da non influenzare la bussola di rotta.».*

Note all'art. 37:

— Si riporta il testo dell'articolo 140 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 140 (*Precauzioni e prescrizioni per le apparecchiature in materiale ferroso e per le apparecchiature e linee elettriche nei riguardi delle bussole magnetiche*). — 1. Le apparecchiature di materiale ferroso, le apparecchiature elettriche ed i cavi conduttori di corrente continua devono essere sistemati ad opportuna distanza dalle bussole magnetiche, in modo da non provocare in esse deviazioni.

2. Per ciascuna apparecchiatura deve essere determinata la distanza minima dalla bussola normale (distanza di protezione) alla quale può essere installata l'apparecchiatura stessa. Nel caso di grandi apparecchiature è ammesso che le grandi masse ferrose, la cui sostituzione comporterebbe un lavoro considerevole, siano considerate come parte integrante dello scafo e che, pertanto, la determinazione della distanza di protezione sia limitata alle sole parti facilmente smontabili.

3. La distanza di protezione è stabilita dal costruttore ed è debitamente riportata in modo indelebile sull'apparecchiatura.

4. Gli elementi dei quali non si conosce la distanza di protezione non possono essere installati a distanza inferiore a 7 metri dalla bussola normale, salvo per le navi di lunghezza fuori tutto inferiore a 60 metri, per le quali tale distanza può essere ridotta a 5 metri.

5. Le distanze di protezione possono essere ridotte, per la bussola di rotta, al 75 per cento dei valori determinati nei riguardi della bussola normale, ed al 50 per cento dei valori stessi, per le bussole di governo secondarie.

6. Gli elementi dei quali non si conosce la distanza di protezione devono distare non meno di 5 metri dalla bussola di rotta e 3,50 metri dalle bussole di governo ausiliarie.



7. Il complesso di cavi elettrici conduttori di corrente continua, esclusi i solenoidi usati per la compensazione, installati a meno di 5 metri dalle bussole magnetiche, deve essere sistemato in modo non induttivo. Le gaffe di sostegno delle condutture elettriche ed i rivestimenti di queste, nelle vicinanze delle bussole magnetiche, devono essere di materiale non ferroso.

8. Le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, abilitate a navigazione non superiore alla costiera, possono essere esentate dalle prescrizioni inerenti apparecchiature magnetiche ed elettriche e linee elettriche, se tali apparecchiature e linee, pur essendo attivate, non influenzano in maniera anomala il funzionamento delle bussole magnetiche posizionate a bordo.

8-bis. *Le disposizioni dei commi da 4 a 8 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate sono esentate dalle prescrizioni riguardanti le apparecchiature magnetiche ed elettriche e le linee elettriche, se tali apparecchiature e linee, pur essendo attivate, non influenzano in maniera anomala il funzionamento delle bussole magnetiche posizionate a bordo;*

b) *l'assenza di influenza di cui alla lettera a) è verificata dal compensatore prima dell'entrata in esercizio e in occasione delle compensazioni periodiche.»*

Note all'art. 38:

— Si riporta il testo dell'articolo 141 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 141 (Sistemazione e collaudi delle bussole magnetiche; compensazione e verifiche periodiche delle stesse). — 1. Per le navi a scafo metallico la posizione e la sistemazione delle bussole magnetiche devono essere approvate dall'ente tecnico sulla base di disegni sottoposti in fase di costruzione della nave.

2. Le bussole magnetiche non devono essere sistemate a meno di 2 metri una dall'altra, salvo per navi lunghe fuori tutto meno di 60 metri, per le quali tale distanza può essere ridotta a 1,80 metri.

3. Le bussole magnetiche di dotazione, che devono essere di tipo corrispondente alle norme in vigore, devono essere collaudate dall'ente tecnico prima della loro messa in opera, essere quindi ispezionate a bordo almeno ogni due anni e verificate almeno ogni quattro anni.

4. Prima dell'entrata in esercizio della nave deve essere effettuata la compensazione completa delle bussole magnetiche.

5. La compensazione delle bussole magnetiche deve essere ricontrollata e se del caso ripetuta ogni anno per le navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e ogni due anni per le rimanenti navi, con la determinazione della curva delle deviazioni residue. Tali controlli dovranno comunque essere ripetuti nei seguenti casi:

a) dopo una notevole trasformazione che abbia alterato la massa magnetica della nave;

b) dopo importanti lavori in cui sia stato fatto uso di saldatura elettrica;

c) quando la nave sia stata colpita dal fulmine;

d) quando alle bussole normali o di rotta vengano comunque rilevate deviazioni anormali;

e) dopo modifiche alla rete ed alle apparecchiature elettriche e radioelettriche;

f) dopo un periodo di disarmo superiore a tre mesi.

6. La compensazione delle bussole magnetiche di bordo deve essere effettuata da persone particolarmente competenti, autorizzate dall'autorità marittima. A compensazione avvenuta, devono essere rilasciate le tabelle delle deviazioni residue, tabelle che, dopo essere state controfirmate dall'autorità marittima, devono essere esposte in punto ben visibile sul ponte di comando.

7. Il Ministero può concedere esenzioni dall'osservanza delle disposizioni del presente articolo.

7-bis. *Le disposizioni dei commi 3, 5, 6 e 7 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le bussole magnetiche di dotazione sono di tipo approvato corrispondente alle norme in vigore e sono ispezionate a bordo dall'ente tecnico almeno ogni trenta mesi (con una tolleranza in più o in meno di sei mesi) e collaudate almeno ogni cinque anni;*

b) *la compensazione delle bussole magnetiche è ricontrollata e, se del caso, ripetuta ogni cinque anni con la determinazione della curva delle deviazioni residue. I controlli sono comunque ripetuti nei seguenti casi:*

1) *dopo una notevole trasformazione che abbia alterato la massa magnetica della nave;*

2) *dopo importanti lavori in cui sia stato fatto uso di saldatura elettrica;*

3) *quando la nave sia stata colpita da fulmini;*

4) *quando vengono comunque rilevate deviazioni anormali alle bussole normali o di rotta;*

5) *dopo modifiche alla rete e alle apparecchiature elettriche e radioelettriche;*

6) *dopo un periodo di disarmo superiore a tre mesi;*

c) *il controllo periodico e la compensazione delle bussole magnetiche di bordo sono effettuati da persone particolarmente competenti, autorizzate dall'autorità marittima. A compensazione avvenuta, sono rilasciate le tabelle delle deviazioni residue, che sono controfirmate dall'autorità marittima e mantenute a disposizione presso la società armatrice. Una copia delle tabelle è conservata a bordo.»*

Note all'art. 39:

— Si riporta il testo dell'articolo 142 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 142 (Strumenti, dotazioni di rotta e pubblicazioni). —

1. Le navi abilitate a viaggi internazionali lunghi e viaggi internazionali brevi devono essere dotate di:

a) un cronometro;

b) un orologio di confronto (mostra o cronografo);

c) due orologi da parete: uno nella stazione di governo principale e uno nel locale macchine;

d) un barometro e un barografo;

e) un termometro e uno psicometro;

f) due binocoli di tipo prismatico;

g) per le navi non munite di girobussola due semicerchi graduati con alidada di rilevamento sistemati sulle ali del ponte di comando, oppure un cerchio, o semicerchio, sistemati sul ponte di comando in posizione centrale, purché abbia libera la visione almeno nei due quartieri prodieri della nave;

h) uno scandaglio con sagola sufficiente per fondali di 40 metri, debitamente graduata e piombo di peso circa 8 chilogrammi;

i) uno scandaglio con sagola sufficiente per fondali di 100 metri, debitamente graduata e piombo di peso circa 15 chilogrammi;

l) ripetitori dell'angolo di barra e contagiri delle eliche indicatori anche il senso di marcia con quadranti opportunamente illuminati, sistemati sul ponte di comando ed in sala macchine nonché sulle alette di plancia delle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento aventi lunghezza 25 metri o più;

m) un solcometro meccanico per navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nonché uno elettromeccanico con indicatori sul ponte di comando ed in sala macchine per navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento;

n) carte, istruzioni e pubblicazioni nautiche di cui al precedente Art. 136, come portolani, effemeridi astronomiche, elenchi dei fari, fanali e segnalamenti marittimi, annuari delle maree, tavole nautiche, radioservizi, pubblicazioni varie di aggiornamento, norme per la tenuta ed aggiornamento delle pubblicazioni nautiche editate dai servizi idrografici di Stato;

o) compasso, parallele e rapportatore: doppia dotazione per tutte le navi abilitate a viaggi internazionali lunghi o brevi;

p) codice dei segnali per tutte le navi abilitate a navigazione oltre 20 miglia dalla costa e per tutte le navi munite di apparato radioelettrico;

q) una serie completa delle bandiere prescritte dal codice dei segnali ed inoltre le bandiere del proprio nominativo internazionale;

r) lampada per segnalazioni diurne con le prescritte lampadine di rispetto;



s) due sestanti;

t) codice della navigazione e relativo regolamento, codice civile, presente regolamento; regolamento per evitare gli abbordi in mare, legge n. 616 del 6 giugno 1962 sulla sicurezza della navigazione, convenzione.

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale devono avere le dotazioni di cui al precedente comma 1, con le seguenti varianti:

se non è imbarcato almeno un diplomato capitano di lungo corso non sono prescritti il sestante, il cronometro, l'orologio di confronto, le effemeridi astronomiche e gli annuari delle maree;

non è prescritta la dotazione del codice civile;

è sufficiente la dotazione di:

a) un binocolo di tipo prismatico;

b) uno scandaglio con sagola debitamente graduata per fondali di 40 metri.

3. Le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) devono avere le seguenti dotazioni:

a) un orologio, un barometro, uno scandaglio per piccole profondità, un binocolo;

b) due semicerchi di rilevamento sulle ali del ponte di comando, oppure un cerchio o semicerchio, con buona visibilità nei settori prodiere;

c) carte nautiche, portolani, elenchi dei fari, fanali e segnali marittimi, in relazione ai viaggi da effettuare;

d) compasso, parallele e rapportatore;

e) codice della navigazione e relativo regolamento, regolamento per evitare gli abbordi in mare e codice dei segnali nei casi previsti dal precedente comma 1;

f) le bandiere del proprio nominativo internazionale, per le navi alle quali è stato assegnato.

4. Le navi abilitate a navigazione nazionale litoranea e locale devono avere le seguenti dotazioni:

a) un orologio;

b) uno scandaglio;

c) carte nautiche della zona;

d) bandiere del nominativo, se assegnato;

e) codice dei segnali, nei casi previsti dal precedente comma 1.

4-bis. *Le navi lagunari hanno le seguenti dotazioni:*

a) un orologio, anche digitale;

b) uno scandaglio a mano;

c) la tabella del codice internazionale dei segnali;

d) un sistema di identificazione automatica (AIS), se di stazza lorda superiore a 150 tonnellate. Le caratteristiche tecniche, per le nuove installazioni, e di utilizzo dell'apparecchiatura sono determinate dal Ministero. Non è necessario che l'apparecchiatura sia interfacciata al dispositivo di indicazione della prora.»

Note all'art. 40:

— Si riporta il testo dell'articolo 145 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 145 (Materiali di servizio e dispensa dai materiali di rispetto per le navi a propulsione meccanica abilitate a navigazione costiera, internazionale o nazionale, litoranea, locale e nelle acque protette della laguna di Venezia). - 1. Le navi a propulsione meccanica abilitate a navigazione costiera, internazionale o nazionale e a navigazione litoranea devono essere dotate dei materiali di servizio di cui al precedente art. 144. Le navi abilitate a navigazione locale devono essere dotate dei materiali di servizio di cui al precedente art. 144 punti a), b), c), d) e).

2. Per le navi di cui al precedente comma non sono prescritti i materiali di rispetto, salvo che per le navi abilitate a navigazione costiera.

2-bis. *Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali vale la seguente:*

a) *le navi lagunari a propulsione meccanica, oltre agli strumenti e alle dotazioni di cui agli articoli 71, comma 1-bis e 142, comma 4-bis, hanno i seguenti materiali di servizio:*

1) *alberatura, secondo i piani della nave;*

2) *un altoparlante autonomo portatile, se di stazza lorda superiore o uguale a 25 tonnellate.*

2-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.».*

Note all'art. 43:

— Si riporta il testo dell'articolo 180 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 180 (Navi usate occasionalmente come rimorchiatori). —

1. L'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può autorizzare navi diverse dai rimorchiatori ad eseguire operazioni di rimorchio occasionali qualora ne sia accertata la specifica idoneità per il viaggio prestabilito anche in relazione all'unità da rimorchiare.

1-bis. *Nel caso di società che adottano il manuale di cui all'articolo 106-bis, l'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può abilitare navi lagunari a eseguire operazioni di rimorchio di navi appartenenti alla flotta della società stessa, previo accertamento dell'idoneità anche in relazione alla sistemazione di fanali e segnali e alla categoria di nave da rimorchiare, fatto salvo il disposto di cui all'articolo 110, comma 5-bis. L'idoneità è riportata sui documenti di sicurezza.*

1-ter. *Per operazioni di rimorchio di cui al comma 1-bis si intendono le operazioni di rimorchio esclusivamente laterale.*

1-quater. *Le operazioni di rimorchio di cui al comma 1-bis sono eseguite senza passeggeri a bordo.*

1-quinquies. *Le procedure di rimorchio di cui al comma 1-bis sono contenute nel manuale operativo di cui all'articolo 106-bis e verificate durante le esercitazioni previste dallo stesso.».*

Note all'art. 45:

— Si riporta il testo dell'articolo 201 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 201 (Composizione e forza minima dell'equipaggio). —

1. Fermo il disposto dell'art. 164 del codice della navigazione, nell'attuazione degli art. 317 dello stesso codice e 426 del relativo regolamento di esecuzione (navigazione marittima) deve essere tenuta presente l'esigenza che l'equipaggio della nave sia numericamente sufficiente e qualitativamente idoneo ad assolvere i servizi di bordo secondo le prescrizioni contenute nel presente libro.

1-bis. *Per le navi lagunari, l'autorità marittima, ai fini della determinazione della composizione dell'equipaggio, tiene conto che la navigazione è effettuata esclusivamente in acque portuali protette e del carattere promiscuo di tali acque.».*

Note all'art. 46:

— Si riporta il testo dell'articolo 203 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 203 (Ruolo di appello). — 1. Su ogni nave deve essere redatto, prima della partenza, a cura del comandante e su modello approvato dal Ministero, il ruolo di appello, per stabilire le consegne di ogni persona dell'equipaggio nei casi di emergenza, particolarmente per l'incendio a bordo e l'abbandono della nave. Copie del ruolo di appello devono essere affisse nei punti più frequentati della nave ed in particolare sul ponte di comando, nel locale apparato motore e nei locali dell'equipaggio.

Il ruolo d'appello deve essere aggiornato a cura del comandante in dipendenza di qualsiasi modifica della composizione dell'equipaggio.

2. Sul ruolo di appello devono essere indicati, per ogni persona dell'equipaggio, il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne da eseguire per:

a) la chiusura delle porte stagne, la manovra dei dispositivi per il bilanciamento e per la chiusura delle valvole, degli ombrinali, degli scarichi fuoribordo, dei portellini di murata, degli osteriggi, dei portelli ed altre simili aperture della nave, delle porte tagliafuoco e delle serrande della ventilazione, l'arresto della ventilazione meccanica, l'intercettazione dell'energia elettrica;

b) la preparazione in generale dei mezzi di salvataggio;

c) l'armamento delle imbarcazioni di salvataggio, comprese le sistemazioni radioelettriche e gli apparecchi radio portatili, ove esistano;



d) l'imbarco delle persone sulle imbarcazioni di salvataggio e l'ammaino di queste;

e) l'armamento e la messa in mare delle zattere e degli apparecchi galleggianti, l'imbarco delle persone sulle zattere di salvataggio;

f) l'estinzione degli incendi;

g) l'uso dei mezzi di comunicazione.

3. Sulle navi che trasportano passeggeri, il ruolo d'appello deve indicare, inoltre, i punti di riunione dei passeggeri nei casi di emergenza e deve stabilire le consegne di ciascun componente del personale del servizio di camera con speciale riguardo ai seguenti adempimenti:

a) avvisare i passeggeri;

b) curare che i passeggeri siano convenientemente vestiti e che indossino in modo appropriato le cinture di salvataggio, assicurandosi che nessuno sia rimasto nelle cabine od altri locali di alloggio;

c) tenere l'ordine nei passaggi e nelle scale e, in generale, regolare il movimento dei passeggeri;

d) radunare i passeggeri ai punti di riunione;

e) disciplinare l'imbarco dei passeggeri sui mezzi di salvataggio;

f) curare che una conveniente provvista di coperte sia collocata nelle imbarcazioni;

g) impiegare la squadra di pronto intervento.

4. Nel ruolo d'appello debbono essere specificati, oltre ai segnali per i casi di allarme previsti dall'art. 247, i particolari segnali per richiamare l'equipaggio ai propri posti per le imbarcazioni e per le zattere e per i casi d'incendio. Tutti questi segnali devono essere azionati dal ponte di comando.

5. Il ruolo di appello deve specificare i nominativi degli ufficiali e dei loro sostituti incaricati di assicurare che i mezzi di salvataggio ed i mezzi antincendio siano mantenuti in buone condizioni e pronti per l'impiego immediato.

5-bis. *Per le navi lagunari soggette a rotazione del personale per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, il nominativo del membro dell'equipaggio può essere sostituito dalla mansione di bordo e il ruolo d'appello può essere redatto e aggiornato a cura della società armatrice. Il rispetto della verifica della copertura dei ruoli rimane sotto la responsabilità del comando di bordo.*

5-ter. *Le navi lagunari, armate con un solo membro di equipaggio, sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.»*

Note all'art. 47:

— Si riporta il testo dell'articolo 204 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 204 (*Libretto o scheda personale*). — 1. Prima della partenza della nave, il comando di bordo deve munire ogni componente dell'equipaggio di un libretto o scheda personale che contenga oltre alle generalità:

a) la qualifica relativa allo specifico servizio assegnatogli a bordo;

b) le destinazioni nei casi di emergenza e le relative consegne da seguire.

2. Tutti i componenti l'equipaggio devono conoscere il contenuto del proprio libretto o scheda personale.

2-bis. *Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.»*

Note all'art. 48:

— Si riporta il testo dell'articolo 208 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 208 (*Manutenzione ed ispezione da parte del personale di bordo*). — 1. I mezzi di salvataggio devono essere mantenuti in condizioni di efficienza mediante adeguata manutenzione in modo da essere pronti all'uso immediato. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere dotate di manuali di manutenzione preparati dal costruttore allo scopo di facilitare il compito suddetto.

2. I manuali di manutenzione di cui al precedente comma devono essere redatti in modo semplice e chiaro, illustrati quanto più possibile, e devono includere, in relazione al singolo mezzo di salvataggio:

un elenco delle operazioni di controllo per l'effettuazione delle ispezioni prescritte al successivo comma 5;

istruzioni per le manutenzioni e le riparazioni;

programma delle manutenzioni periodiche;

schema dei punti di lubrificazione e lubrificanti consigliati;

elenco delle parti che possono essere sostituite;

elenco dei fornitori dei pezzi di rispetto;

registro per annotare le ispezioni e le manutenzioni effettuate.

3. Il Ministero può consentire che, in luogo del manuale di cui al comma precedente, vengano forniti alla nave programmi di manutenzione che contengano gli elementi dettagliatamente indicati nello stesso comma.

4. Al fine di effettuare le riparazioni dei mezzi di salvataggio e dei relativi componenti soggetti a rapida usura e che necessitano di periodica sostituzione, devono essere disponibili a bordo i pezzi di rispetto e le dotazioni all'uopo necessari.

5. Le seguenti prove ed ispezioni devono essere eseguite:

a) settimanalmente

(i) i mezzi collettivi di salvataggio, i battelli di emergenza ed i dispositivi per la loro messa a mare devono essere controllati visivamente per assicurarsi che siano pronti all'uso;

(ii) i motori delle imbarcazioni di salvataggio e dei battelli di emergenza devono essere messi in moto, inserendo la marcia avanti e quella indietro, e mantenuti in funzione per almeno 3 minuti complessivamente. Tale prova non deve essere eseguita quando la temperatura ambiente è inferiore a quella minima stabilita per la loro messa in moto;

b) mensilmente l'ispezione dei mezzi di salvataggio sulla base degli elementi dettagliatamente indicati al precedente comma 2, incluse le dotazioni delle imbarcazioni di salvataggio, per accertare che siano al completo ed in buono stato di conservazione. Il risultato dell'ispezione deve essere annotato sul giornale di bordo.

6. I cavi tiranti in acciaio dei paranchi di ammaino devono essere riposizionati, in modo da invertirne le estremità, almeno ogni 30 mesi ed essere rinnovati, quando necessario, in relazione al loro deterioramento, e comunque ogni 5 anni.

7. Le riparazioni e le manutenzioni dei battelli di emergenza gonfiabili devono essere effettuate secondo le istruzioni fornite dal costruttore. A bordo della nave possono essere eseguite, in caso di necessità, riparazioni di emergenza; in tal caso le riparazioni definitive devono avere luogo presso una stazione di servizio autorizzata dal costruttore.

7-bis. *Le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 non si applicano alle navi lagunari.»*

Note all'art. 49:

— Si riporta il testo dell'articolo 211 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 211 (*Personale per la manovra degli impianti fissi antincendio*). — 1. Alla manovra degli impianti fissi per l'estinzione degli incendi devono essere destinati gruppi fissi particolarmente addestrati e guidati da un ufficiale o, in mancanza, da un sottufficiale di macchina.

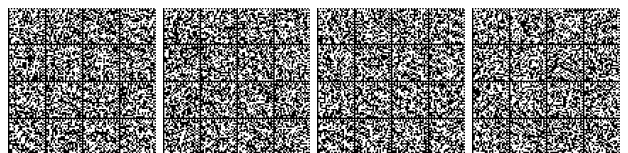
2. I gruppi devono essere costituiti da almeno due uomini e la loro composizione deve essere regolata in modo che sia assicurato in ogni caso l'immediato impiego degli impianti suddetti.

2-bis. *Sulle navi lagunari, alla manovra degli impianti fissi per l'estinzione degli incendi è destinato personale particolarmente addestrato e in numero adeguato in relazione alla tipologia della nave e all'organizzazione di emergenza di bordo.»*

Note all'art. 50:

— Si riporta il testo dell'articolo 216 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 216 (*Addestramento del personale sulle navi senza stazione antincendio*). - 1. Sulle navi che non hanno l'obbligo della stazione antincendio e quindi della squadra vigili del fuoco spetta all'ufficia-



le addestrate alla sicurezza di curare l'addestramento di tutte le persone dell'equipaggio ai sensi dell'art. 215 e di esplicitare, in quanto applicabili, gli altri compiti dello stesso articolo attribuiti all'ufficiale addetto alla squadra.

1-bis. Sulle navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate abilitate a trasportare un numero di passeggeri inferiore a 400 l'addestramento dell'equipaggio è curato dalla società armatrice.».

Note all'art. 51:

— Si riporta il testo dell'articolo 217 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 217 (Ronda). - 1. Su tutte le navi da passeggeri deve essere effettuato un servizio di ronda in modo che tutti i locali ove può svilupparsi un incendio, nonché i locali accessibili al servizio stesso vengano visitati il più frequentemente possibile, in relazione al tipo ed alle dimensioni della nave, ed ogni principio di incendio possa essere prontamente rivelato.

2. Ogni membro della ronda deve essere istruito sulle sistemazioni della nave e sull'ubicazione e funzionamento di tutte le apparecchiature che può essere chiamato ad usare.

3. Deve essere effettuata almeno una ronda dalla mezzanotte alle quattro.

4. Sulle navi che debbono avere la squadra dei vigili del fuoco, questi partecipano alle ronde, che devono essere effettuate almeno due volte durante il giorno ed almeno tre volte durante la notte.

5. Alla fine di ogni ronda, deve essere fatto rapporto all'ufficiale di guardia sul ponte di comando, che ne prende nota nel giornale nautico.

6. I locali di alloggio dei passeggeri devono essere convenientemente vigilati durante la notte da apposito personale di guardia.

6-bis. Sulle navi lagunari, alla fine di ogni ronda, è fatto rapporto all'ufficiale di guardia sul ponte di comando, che provvede alla relativa annotazione sul giornale di bordo.».

Note all'art. 52:

— Si riporta il testo dell'articolo 225 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 225 (Chiusura delle boccaporte, portellini ed altre aperture). — 1. Prima della partenza della nave, tutti i portellini di murata e i controportellini che devono rimanere chiusi durante la navigazione devono essere controllati da personale di bordo permanentemente designato a tale incarico, e possibilmente da ufficiali, per accertare che essi siano chiusi in modo stagno e sicuro.

2. La stessa verifica deve essere fatta per la chiusura dei portelloni di murata, delle boccaporte, dei barcarizzi, dei portelloni da merci e di ogni altra apertura che deve rimanere chiusa durante la navigazione, in applicazione delle norme del presente regolamento.

3. Il personale incaricato deve darne notizia, a verifica ultimata, al proprio capo servizio, che deve provvedere a sua volta ad informarne il comandante.

4. All'arrivo della nave in porto, le aperture di cui sopra devono essere aperte soltanto da personale autorizzato, il quale deve riferirne al proprio capo servizio. Di tali operazioni deve essere tempestivamente informato l'ufficiale di coperta di servizio.

4-bis. Per le navi lagunari, le disposizioni di cui al comma 4 si applicano a nave ormeggiata.

5. Opportune istruzioni devono essere date dal comando di bordo perché durante la navigazione i portellini e le altre aperture che devono rimanere chiusi non siano aperti all'insaputa del comandante; personale specificatamente incaricato deve controllare giornalmente, in navigazione, lo stato di chiusura degli stessi.».

Note all'art. 53:

— Si riporta il testo dell'articolo 226 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 226 (Controlli delle chiusure stagne). — 1. Tutti i mezzi di chiusura stagna di passaggi attraverso paratie e ponti stagni devono essere mantenuti in perfetto stato ed ispezionati da un ufficiale di macchina che ne abbia l'incarico permanente, prima di ogni partenza, per

accertarne la buona manutenzione e la sicura manovrabilità. Il direttore di macchina deve riferire al comandante sull'esito dell'ispezione.

1-bis. Per le navi lagunari, i controlli di cui al comma 1 si effettuano almeno una volta al giorno antecedentemente la prima partenza giornaliera.».

Note all'art. 54:

— Si riporta il testo dell'articolo 227 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 227 (Precauzioni per prevenire gli incendi). — 1. Il comando di bordo deve vigilare affinché:

a) sia osservato il divieto di fumare:
in coperta, durante l'imbarco dei combustibili liquidi, in prossimità dei punti d'imbarco e degli sfoghi d'aria dei depositi di riempimento;

nelle stive, durante le operazioni di carico e scarico;
in prossimità delle pompe per combustibili;
in tutti i locali nei quali fumare sia pericoloso e nei quali apposite targhe devono segnalare il divieto di fumare;

b) non siano abbandonati o gettati fuori bordo, ancora accesi, fiammiferi e mozziconi di sigari o sigarette, che devono essere, invece, in qualunque modo spenti in appositi portacenere distribuiti per tutta la nave;

c) i liquidi combustibili e le sostanze pericolose in genere non siano conservati in magazzini, depositi, cambuse e armadi personali, ma collocati nell'apposito locale incombustibile;

d) gli apparecchi elettrodomestici, quali stufe, ferri da stiro, bollitori e simili, il cui uso deve sempre essere autorizzato dal comando di bordo, non siano lasciati sotto tensione in assenza di coloro che li adoperano;

e) gli stracci, i rifiuti, gli imballaggi e simili non siano lasciati abbandonati ma tempestivamente rimossi e raccolti in speciali recipienti;

f) l'impianto elettrico non sia arbitrariamente modificato o manomesso;

g) non si faccia uso, per le porte di accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali, a meno che un duplicato della chiave non venga depositato nella custodia di emergenza di bordo;

h) prima della partenza sia effettuato un accurato controllo su tutta la nave nei riguardi di possibili pericoli d'incendio, specialmente se la nave è stata sottoposta a lavori.

1-bis. Per le navi lagunari, il controllo di cui al comma 1, lettera h), si effettua almeno una volta al giorno antecedentemente la prima partenza giornaliera.».

Note all'art. 55:

— Si riporta il testo dell'articolo 228 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 228 (Altri controlli). — 1. I mezzi di esaurimento e di bilanciamento, nonché le condotte di ventilazione con le relative serrande devono essere controllati con la massima frequenza consentita dal loro numero, con opportuno criterio di rotazione, in modo che gli intervalli fra una verifica e l'altra siano più brevi possibile.

2. Per le navi da passeggeri devono essere inoltre accertati giornalmente gli elementi variabili per la determinazione della stabilità.

3. Per la navi da carico il controllo degli elementi di stabilità deve essere effettuato ogni qualvolta si verificano notevoli variazioni nelle condizioni di carico.

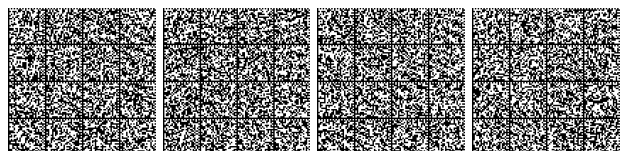
4. Nessun imbarco, sbarco o travaso di liquidi (acqua, anche di zavorra, o combustibili) può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante.

5. I sondaggi delle sentine, delle intercapedini e dei depositi di liquidi devono essere eseguiti almeno una volta al giorno e annotati su apposito registro.

5-bis. Le disposizioni dei commi da 2 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) è verificato, durante l'esercizio, il rispetto della portata massima stabilita dai documenti di stabilità;

b) nessun imbarco, sbarco o travaso di liquidi, quali acqua, anche di zavorra, o combustibili, può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante o del personale, appositamente dedicato, della società di cui all'articolo 106-bis, comma 1;



c) i sondaggi delle sentine, delle intercapedini e dei depositi di liquidi sono eseguiti almeno una volta al giorno e annotati su apposito registro, salvo per le navi delle società di cui all'articolo 106-bis, comma 1, per le quali è consentita la possibilità di attuare una procedura equivalente.».

Note all'art. 56:

— Si riporta il testo dell'articolo 229 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 229 (Mezzi di governo: verifiche e prove). — 1. Nelle 12 ore precedenti l'inizio della prevista manovra di arrivo o di partenza, la timoneria deve essere verificata e provata dall'equipaggio sotto il controllo di un ufficiale di coperta e di un ufficiale di macchina. La procedura di prova deve includere, ove applicabile, una prova di funzionamento di quanto segue.

- a) la macchina di governo principale ed ausiliaria;
- b) i sistemi di telecomando della macchina di governo;
- c) le apparecchiature di comando in plancia;
- d) la fonte di emergenza di alimentazione di potenza;
- e) la correttezza delle informazioni fornite dagli indicatori degli angoli di barra;
- f) gli allarmi per interruzione dell'alimentazione dell'energia al sistema di comando della macchina di governo;
- g) gli allarmi per avarie alle unità di potenza della macchina di governo.

2. Le verifiche e prove devono includere:

- a) lo spostamento completo del timone secondo le prestazioni che la macchina di governo deve dare;
- b) un esame visivo della macchina di governo e suoi collegamenti meccanici;
- c) il funzionamento dei mezzi di comunicazione tra la plancia ed il locale macchina di governo.

3. In plancia e nel locale macchina di governo devono essere permanentemente disponibili semplici manuali di istruzioni operative con diagramma a blocchi che mostrino le procedure di passaggio dall'uno all'altro sistema di telecomando e di unità di potenza.

3-bis. Per le navi lagunari, le verifiche e le prove di cui al comma 1 sono eseguiti antecedentemente la prima partenza giornaliera.».

Note all'art. 57:

— Si riporta il testo dell'articolo 230 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 230 (Controlli e prove di funzionamento prima dell'arrivo e prima della partenza). — 1. Nelle 12 ore precedenti l'inizio della prevista manovra di arrivo o di partenza dovranno essere eseguite a cura di un ufficiale di coperta, di un ufficiale di macchina, e dell'ufficiale addetto alle radiocomunicazioni, per quanto di loro competenza, le seguenti prove di funzionamento:

- a) strumenti nautici;
- b) mezzi di radiocomunicazione;
- c) telegrafo di macchina, sistemi di comunicazione interna e ordini manovra;
- d) sistemi di allarme di emergenza ottici ed acustici;
- e) generatore di riserva e generatore di emergenza (ove esiste);
- f) parallelo tra i generatori principali;
- g) batterie e circuito elettronico di emergenza compresi i dispositivi automatici;
- h) prove di avviamento marcia avanti/indietro della motrice principale (o del passo variabile);
- i) prova delle luci esterne, dei fanali e mezzi acustici di segnalamento marittimo;
- l) prova delle eliche laterali di manovra (ove esistano);
- m) prova salpancore e tonneggi.

1-bis. Per le navi lagunari, i controlli e le prove di cui al comma 1 sono eseguiti antecedentemente la prima partenza giornaliera.».

Note all'art. 58:

— Si riporta il testo dell'articolo 233 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 233 (Appello per esercitazioni di abbandono nave). —

1. Sulle navi da passeggeri l'appello dell'equipaggio per le esercitazioni delle imbarcazioni deve avere luogo, se possibile, almeno una volta alla settimana; in ogni caso tale appello deve avere luogo quando la nave lascia l'ultimo porto di partenza per un viaggio internazionale lungo.

2. Per le navi da carico abilitate a navigazione nazionale o più estesa ogni membro dell'equipaggio deve partecipare mensilmente ad almeno una esercitazione di abbandono nave. Le esercitazioni dell'equipaggio devono essere effettuate entro le 24 ore successive la partenza della nave da un porto se più del 25 per cento dell'equipaggio non ha partecipato, nel mese precedente, ad una esercitazione di abbandono nave.

3. Sulle navi da passeggeri abilitate a navigazione internazionale lunga deve essere fatto un appello dei passeggeri per esercitazione di abbandono nave entro 24 ore dalla partenza.

Tale esercitazione deve comprendere:

la chiamata dei passeggeri e dell'equipaggio ai punti di riunione, mediante l'allarme prescritto e la verifica che essi siano consapevoli dell'ordine di abbandono nave specificato nel ruolo di appello;

la presentazione delle persone ai punti di riunione e la preparazione per i compiti descritti nel ruolo di appello;

la verifica che passeggeri ed equipaggio siano vestiti in modo appropriato;

il controllo che le cinture di salvataggio siano indossate correttamente;

la preparazione per la messa a mare, la messa in moto ed il funzionamento del motore e l'ammaino di almeno una imbarcazione di salvataggio;

la manovra delle gru delle zattere di salvataggio ammainabili;

la prova dell'illuminazione di emergenza dei punti di riunione e di abbandono nave.

3-bis. Le disposizioni dei commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi l'appello dell'equipaggio per le esercitazioni delle imbarcazioni ha luogo:

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) le società di cui all'articolo 106-bis, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti i controlli effettuati a seguito delle stesse.

3-ter. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».

Note all'art. 59:

— Si riporta il testo dell'articolo 234 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 234 (Appello per esercitazione antincendio). — 1. Sulle navi da passeggeri l'appello dell'equipaggio per esercitazione antincendio deve avere luogo, quando possibile, almeno una volta alla settimana; in ogni caso tale esercitazione deve avere luogo quando la nave lascia l'ultimo porto di partenza per un viaggio internazionale lungo. Nel corso della esercitazione le istruzioni interessanti l'equipaggio de-



vono essere chiaramente illustrate, rivolgendo particolare attenzione ai marittimi che abbiano un limitato periodo di navigazione o che siano di recente imbarcati e verificando che ogni persona dell'equipaggio conosca il proprio compito e sappia assolverlo. Ogni membro dell'equipaggio deve dimostrare familiarità con le sistemazioni, le apparecchiature e le attrezzature della nave che può essere chiamato ad usare.

2. Sulle navi da carico l'esercitazione predetta deve avere luogo ad intervalli non superiori ad 1 mese.

3. Se una nave parte da un porto dove sia stato sostituito più del 25 per cento dell'equipaggio, una esercitazione di incendio deve avere luogo entro 24 ore dalla partenza.

4. Sulle navi, sia da passeggeri sia da carico, nel corso delle esercitazioni, deve essere scaricato almeno un estintore portatile, il quale deve essere immediatamente ricaricato o sostituito con altro di riserva. Quando il numero degli estintori di bordo è inferiore rispettivamente a 52 per le navi da passeggeri e a 12 per le altre navi, è sufficiente che ogni estintore portatile sia scaricato una volta ogni 2 anni nel corso delle esercitazioni.

5. Prima della partenza della nave, ed ogni 7 giorni nel caso di viaggi di durata superiore ad una settimana, devono essere provate le manovre a distanza delle valvole di intercettazione di sicurezza (combustibile liquido, ventilazione, impianti fissi antincendio, ecc.).

5-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *sulle navi l'appello dell'equipaggio per esercitazione antincendio ha luogo:*

1) *per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;*

2) *per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;*

b) *nel corso della esercitazione le istruzioni riguardanti l'equipaggio sono chiaramente illustrate; a tal fine è rivolta particolare attenzione ai marittimi che abbiano un limitato periodo di navigazione o che siano di recente imbarcati. Ogni membro dell'equipaggio deve dimostrare familiarità con le sistemazioni, le apparecchiature e le attrezzature della nave che può essere chiamato a usare e, più in generale, di conoscere il proprio compito e di sapere assolverlo;*

c) *nel corso delle esercitazioni, è scaricato almeno un estintore portatile, il quale è immediatamente ricaricato o sostituito con altro di riserva. È ammesso, in alternativa, l'uso di un estintore portatile caricato ad aria compressa per esercitazione, sul quale è apposto, in modo evidente, un adeguato contrassegno;*

d) *sono provate le manovre a distanza delle valvole di intercettazione di sicurezza quali, ad esempio, combustibile liquido, ventilazione, impianti fissi antincendio;*

e) *le società di cui all'articolo 106-bis, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti i controlli effettuati a seguito delle stesse.*

5-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.»*

Note all'art. 60:

— Si riporta il testo dell'articolo 235 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 235 (Esercitazioni per l'«uomo in mare»). — 1. L'esercitazione per l'emergenza di «uomo in mare» deve essere fatta con frequenza sufficiente affinché il comando della nave abbia la fondata certezza che, quando se ne presenti il bisogno, il personale destinato ad armare ed ammainare l'imbarcazione si trovi nel più breve tempo al proprio

posto. Tale esercitazione comunque deve essere effettuata almeno con frequenza mensile.

2. I passeggeri devono essere preventivamente informati dell'esercitazione.

2-bis. *Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *l'esercitazione per l'emergenza di «uomo in mare» è fatta con frequenza sufficiente affinché il comando della nave abbia la fondata certezza che, quando se ne presenti il bisogno, il personale destinato ad armare e ammainare l'imbarcazione si trovi nel più breve tempo al proprio posto. L'esercitazione è comunque effettuata:*

1) *per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;*

2) *per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;*

b) *le società di cui all'articolo 106-bis, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti ai controlli effettuati a seguito delle stesse.*

2-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.»*

Note all'art. 62:

— Si riporta il testo dell'articolo 236 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 236 (Manovra delle porte stagne e di altri meccanismi di chiusura). — 1. Su tutte le navi deve essere effettuata giornalmente la manovra delle porte stagne azionate da energia meccanica e delle porte stagne a cerniera situate nelle paratie trasversali principali, quando tali porte vengano usate in navigazione.

2. Su tutte le navi si deve procedere settimanalmente ad esercitazione di manovra delle porte stagne a scorrimento azionate a mano e manovra a mano delle porte stagne azionate da energia meccanica, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e dei rifiuti.

3. Ispezioni settimanali devono essere fatte alle porte stagne ed ai meccanismi ed indici ad esse connessi, a tutte le valvole la cui chiusura è necessaria per rendere stagno un compartimento, nonché a tutte le valvole il cui funzionamento sia necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria.

4. Sulle navi che effettuano viaggi di durata superiore ad una settimana una esercitazione completa di tutti i meccanismi di cui al precedente comma 3 deve essere fatta prima di lasciare il porto; altre esercitazioni devono essere fatte almeno una volta alla settimana durante la navigazione.

4-bis. *Le disposizioni dei commi da 2 e 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *sulle navi si procede almeno mensilmente a esercitazione di manovra delle porte stagne a scorrimento azionate a mano e manovra a mano delle porte stagne azionate da energia meccanica, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e dei rifiuti, ad eccezione delle navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, per le quali l'esercitazione è effettuata con cadenza almeno semestrale;*

b) *ispezioni settimanali sono effettuate alle porte stagne e ai meccanismi ed indici a esse connessi, alle valvole la cui chiusura è necessaria per rendere stagno un compartimento, nonché alle valvole il cui funzionamento è necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria.»*



Note all'art. 63:

— Si riporta il testo dell'articolo 239 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 239 (*Verifiche ed esercitazioni per la manovra dei mezzi di governo*). — 1. Ad intervalli non superiori ad 1 mese deve essere eseguita, allo scopo di far acquisire esperienza all'equipaggio con tali procedure, una manovra di emergenza dei mezzi di governo comprendente:

- a) una prova di manovra della stazione di governo di poppa (ove esiste);
- b) una prova del comando diretto del locale macchine di governo;
- c) le procedure di comunicazione con la plancia e, dove applicabile, il funzionamento dell'alimentazione alternativa.

1-bis. *Per le navi lagunari, la manovra di cui al comma 1 è eseguita con la seguente frequenza:*

- a) *per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;*
- b) *per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi.*

1-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.»*

Note all'art. 64:

— Si riporta il testo dell'articolo 245 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 245 (*Annotazioni sul giornale nautico*). — 1. Sul giornale generale e di contabilità e sugli altri giornali di bordo per la sola parte di competenza, devono essere annotati tutti i controlli, esercitazioni, verifiche ecc. prescritti dal presente regolamento.

2. Quando i controlli, esercitazioni, verifiche ecc. non vengono eseguiti entro i termini prescritti o vengono eseguiti solo parzialmente, devono essere annotate le ragioni della mancata effettuazione o dell'effettuazione ridotta nonché descritte le operazioni effettuate.

3. Sul giornale generale e di contabilità e sul giornale di macchina devono essere altresì annotati i controlli giornalieri ed occasionali relativi alla determinazione degli elementi di stabilità della nave.

4. Gli ufficiali o il personale incaricato della tenuta in efficienza delle manutenzioni, ispezioni, controlli, verifiche, prove ed esercitazioni da eseguirsi in conformità al presente regolamento, devono, per quanto di loro competenza, redigere apposito verbale ad ogni esecuzione dell'incarico loro affidato.

4-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

- a) *sulle navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate le annotazioni sui controlli, esercitazioni e verifiche prescritte dal presente regolamento sono apposte sul giornale di bordo;*
- b) *sulle navi di stazza lorda superiore o uguale a 150 tonnellate le annotazioni sui controlli, esercitazioni e verifiche prescritte dal presente regolamento sono apposte sul registro delle esercitazioni, vidimato dall'autorità marittima;*
- c) *quando i controlli, le esercitazioni e le verifiche non vengono eseguiti entro i termini prescritti o vengono eseguiti solo parzialmente, ne sono annotate le relative ragioni e sono descritte le operazioni svolte;*
- d) *sono altresì annotati i controlli giornalieri e occasionali relativi alla determinazione degli elementi di stabilità della nave. Le società che fruiscono delle previsioni di cui all'articolo 106-bis possono adottare una metodologia di registrazione equivalente;*
- e) *i modelli dei registri di cui alle lettere a) e b) sono approvati dall'autorità marittima.»*

Note all'art. 65:

— Si riporta il testo dell'articolo 246 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 246 (*Giornale del servizio antincendio e inventario dei relativi mezzi*). — 1. Su tutte le navi devono essere tenuti a cura del comando, un giornale antincendio ed un inventario dei mezzi antincendio.

2. Sul primo devono essere registrati:

- a) i controlli, le verifiche e le manutenzioni dei mezzi antincendio;
- b) le istruzioni e le esercitazioni effettuate;
- c) le visite ed i controlli dell'autorità marittima;
- d) l'elenco completo dei componenti, effettivi e riserve, della squadra dei vigili del fuoco, se esiste;
- e) tutte le altre indicazioni ritenute opportune.

3. Nell'inventario debbono essere elencate tutte le apparecchiature antincendio, fisse e portatili, dell'intera nave.

4. Le pagine del giornale e dell'inventario devono essere numerate e firmate dall'autorità marittima; nella prima pagina devono essere indicate il numero delle pagine e le date del rilascio del documento.

5. Il giornale e l'inventario debbono essere disponibili per il controllo dell'autorità marittima ad ogni approdo.

5-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

- a) *sul giornale di bordo o sul registro delle esercitazioni delle navi di stazza lorda superiore o uguale a 150 tonnellate, sono annotati a cura del comando e della società armatrice:*
 - 1) *i controlli, le verifiche e le manutenzioni dei mezzi antincendio;*
 - 2) *le istruzioni e le esercitazioni effettuate;*
 - 3) *le visite e i controlli dell'autorità marittima;*
 - 4) *le altre indicazioni ritenute opportune;*
- b) *nell'inventario sono elencate le apparecchiature antincendio, fisse e portatili, dell'intera nave;*
- c) *le pagine del registro delle esercitazioni e dell'inventario sono numerate e firmate dall'autorità marittima. Nella prima pagina sono indicati il numero delle pagine e la data di rilascio del documento;*
- d) *il giornale di bordo e il registro delle esercitazioni sono resi disponibili per il controllo dell'autorità marittima, se richiesto;*
- e) *un estratto dell'inventario di cui alla lettera b) è mantenuto a bordo.»*

Note all'art. 66:

— Si riporta il testo dell'articolo 254 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 254 (*Squadra di pronto intervento*). — 1. Sulle navi da passeggeri deve esistere una squadra di pronto intervento guidata da un ufficiale o, in mancanza, da un sottufficiale di macchina, composta di idoneo personale ed opportunamente attrezzata, con il compito di intervenire prontamente per effettuare speciali operazioni quali, ad esempio, l'apertura di porte o la rimozione di lamiere allo scopo di liberare persone rimaste bloccate nell'interno dei locali, puntellamenti e blocco di vie d'acqua.

2. L'attrezzatura e le dotazioni della squadra suddetta per l'esecuzione di tali operazioni sono stabilite dal Ministero.

2-bis. *Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.»*

22G00156

