

**DECRETO LEGISLATIVO 18 dicembre 1999 , n. 541**

Attuazione delle direttive 97/1970/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri.

Vigente al : 8-10-2022

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli [articoli 76 e 87 della Costituzione](#);  
Vista la [legge 5 febbraio 1999, n. 25](#), recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria 1998;  
Vista la [direttiva 97/1970/CE del Consiglio dell'11 dicembre 1997](#) che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri;  
Vista la [direttiva 1999/19/CE della Commissione del 18 marzo 1999](#), recante modifica della [direttiva 97/1970/CE](#);  
Vista la [legge 5 giugno 1962, n. 616](#);  
Vista la [legge 14 luglio 1965, n. 963](#);  
Vista la [legge 2 maggio 1983, n. 293](#);  
Vista la [legge 17 dicembre 1999, n. 511](#);  
Visto il [decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626](#), e successive modifiche ed integrazioni;  
Visto il [decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314](#);  
Visto il [decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271](#);  
Visto il [decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298](#);  
Visto il [codice della navigazione](#) approvato con [regio decreto 30 marzo 1942, n. 327](#);  
Visto il [decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328](#);  
Visto il [decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639](#);  
Visto il [decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435](#);  
Visto il [decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407](#);  
Visto il decreto del Ministro della marina mercantile del 22 giugno

1982;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del 18 dicembre 1999;

Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, delle politiche agricole e forestali, delle comunicazioni e del lavoro e della previdenza sociale;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) "amministrazione", Ministero dei trasporti e della navigazione Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

b) "autorita' marittima" gli uffici circondariali marittimi di cui all'[art. 16 del codice della navigazione](#);

c) "certificato", il certificato di conformita' alle disposizioni del presente decreto;

d) "che opera", che pesca o pesca e tratta il pesce o altre risorse viventi, fatto salvo il diritto di passaggio inoffensivo nel mare territoriale;

e) "convenzione", la convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, a cui l'Italia ha aderito con [legge 2 maggio 1983, n. 293](#);

f) "lunghezza" il 96% della lunghezza totale al galleggiamento, posto all'85% della piu' piccola altezza misurata dalla linea di chiglia, oppure la lunghezza misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora all'asse di rotazione del timone al predetto galleggiamento, se questo valore e' superiore. Nelle navi progettate con un'inclinazione di chiglia, il galleggiamento al quale e' misurata la lunghezza deve essere parallelo al galleggiamento di progetto;

g) "nave da pesca" qualsiasi nave equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi;

h) "nave da pesca nuova", una nave da pesca per la quale a decorrere dal 1o gennaio 1999 incluso sia stato stipulato il contratto di costruzione o il contratto per una rilevante trasformazione, oppure il contratto di costruzione o di rilevante trasformazione sia stato stipulato anteriormente al 1o gennaio 1999 e la nave sia stata consegnata tre anni o piu' dopo tale data, oppure, in mancanza di un contratto di costruzione, a decorrere dal 1o gennaio 1999 incluso sia stata impostata la chiglia, o sia iniziata la costruzione identificabile con una nave particolare, o sia iniziato il montaggio con l'impiego di almeno 50 tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutti i materiali di

struttura, se quest'ultimo valore e' inferiore;

i) "nave da pesca esistente", una nave da pesca che non sia una nave nuova;

l) "organismo riconosciuto", un organismo riconosciuto a norma del [decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314](#);

m) "protocollo" il protocollo di Torremolinos del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos sulla sicurezza delle navi da pesca del 1977, ratificato con la legge 17 dicembre 1999.

## Art. 2.

### Ambito di applicazione

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano alle navi da pesca marittime di lunghezza uguale o superiore a ventiquattro metri, sia nuove che esistenti, nella misura in cui a queste ultime si applica l'allegato al protocollo di Torremolinos, che battono bandiera italiana e sono comunque iscritte nei registri nazionali, oppure operano nelle acque interne o nel mare territoriale italiano, oppure sbarcano le catture nei porti italiani.

2. Le unita' da diporto che praticano la pesca a fini non commerciali sono escluse dal campo di applicazione del presente decreto.

3. Sono fatte salve le vigenti disposizioni che disciplinano la sicurezza e la salute dei lavoratori durante il lavoro sulle navi da pesca.

## Art. 3.

### Disposizioni generali

1. Le disposizioni di cui all'allegato del protocollo di Torremolinos si applicano alle navi da pesca di cui all'art. 2, comma 1, a meno che l'allegato I del presente decreto non disponga altrimenti.

2. Le navi da pesca esistenti soddisfano i requisiti pertinenti dell'allegato del protocollo di Torremolinos entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. I requisiti di cui ai capitoli IV, V, VII e IX dell'allegato del protocollo di Torremolinos previsti per le navi di lunghezza uguale o superiore a 45 metri sono applicati anche alle navi da pesca nuove di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, a meno che l'allegato II del presente decreto non disponga altrimenti.

4. Le navi da pesca che operano nelle aree particolari indicate nell'allegato III del presente decreto, devono soddisfare le disposizioni applicabili alle aree in questione, secondo quanto stabilito nell'allegato stesso.

5. Tutte le navi da pesca devono soddisfare i requisiti di sicurezza specifici stabiliti nell'allegato IV del presente decreto.

6. Fatte salve le vigenti disposizioni in materia di pesca nelle acque nazionali, le navi da pesca battenti la bandiera di un Paese terzo non possono operare nelle acque interne o nel mare territoriale

italiano o sbarcare catture in un porto nazionale, a meno che le amministrazioni dei rispettivi Stati di bandiera certifichino che esse soddisfano i requisiti di cui al presente decreto

7. L'equipaggiamento marittimo di cui all'allegato A.1 del [decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407](#), conforme ai requisiti ivi contenuti ed installato a bordo di una nave da pesca a norma del presente decreto, e' ritenuto automaticamente conforme alle disposizioni di quest'ultimo, a prescindere dal fatto che queste prevedano che esso debba essere approvato o sottoposto a prove che soddisfino l'amministrazione.

#### Art. 4.

##### Requisiti specifici, esenzioni ed equivalenze

1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali, preventivamente notificato alla Commissione europea, possono essere adottate:

a) misure di sicurezza specifiche per le navi da pesca che operano in determinate aree per tener conto di situazioni locali, quali la natura e le condizioni climatiche delle acque, la lunghezza dei viaggi e le caratteristiche ed i materiali di costruzione delle navi stesse. Le predette misure di sicurezza specifiche sono aggiunte all'allegato III del presente decreto;

b) misure contenenti esenzioni conformemente alle disposizioni del capitolo I, regola 3, paragrafo 3 dell'allegato alla convenzione di Torremolinos;

c) misure che consentano l'impiego di impianti equivalenti conformemente alle disposizioni del capitolo I regola 4 paragrafo 1 dell'allegato al protocollo della convenzione di Torremolinos.

#### Art. 5.

##### Norme di progettazione, costruzione e manutenzione

1. Le norme di progettazione, costruzione e manutenzione dello scafo, delle macchine principali e ausiliarie e degli impianti elettrici e automatici di una nave da pesca sono quelle in vigore alla data della sua costruzione, specificate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto.

#### Art. 6.

##### Certificato

1. L'Autorita' marittima rilascia il certificato per le navi da pesca a cui si applica il presente decreto secondo il modello di cui all'allegato V al decreto stesso.

2. L'Autorita' marittima provvede ad annotare sul certificato in quale area geografica la nave da pesca e' abilitata ad operare.

3. Il certificato ha una validita' di quattro anni, con obbligo di visite periodiche e intermedie secondo quanto previsto dall'art. 7, e sostituisce i certificati di sicurezza previsti dall'[art. 36 del](#)

[decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435](#),  
nonche' il certificato di cui al capitolo I, regola 7, dell'allegato  
del protocollo di Torremolinos.

4. Il certificato puo' essere prorogato, con le modalita' di cui  
all'[art. 8 della legge 5 giugno 1962, n. 616](#) ed al capitolo I, regola  
11, dell'allegato del protocollo di Torremolinos.

5. Nei porti di Paesi membri dell'Unione europea, il certificato  
puo' essere rilasciato dalle autorita' locali in nome e per conto  
dello Stato italiano, a richiesta dell'autorita' consolare, dopo aver  
sottoposto a visita la nave da pesca ed averla riscontrata conforme  
alle disposizioni del presente decreto. In questo caso il certificato  
riporta l'indicazione che lo stesso e' stato rilasciato a richiesta  
dello Stato italiano. L'Autorita' locale invia, tramite quella  
consolare, una copia del certificato e del verbale di visita  
all'amministrazione.

#### Art. 7.

##### V i s i t e

1. Le navi da pesca, a cui si applica il presente decreto, sono  
soggette alle visite previste dal capitolo I, regola 6, dell'allegato  
del protocollo di Torremolinos.

2. Dopo un periodo di disarmo di durata superiore a tre mesi deve  
essere eseguita una visita occasionale, mirante ad accertare il  
mantenimento delle condizioni di sicurezza attestate dal certificato  
in vigore.

3. Le visite sono effettuate con le modalita' e con le procedure di  
cui al capo IV della [legge 5 giugno 1962, n. 616](#), e al Titolo II -  
Capitolo I del [decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre  
1991, n. 435](#).

#### Art. 8.

##### Controlli

1. Le navi da pesca che operano nelle acque interne o nel mare  
territoriale o che sbarcano le loro catture nei porti nazionali e che  
non battono bandiera italiana, sono soggette al controllo delle  
locali autorita' marittime per verificare che soddisfino le norme del  
presente decreto.

2. Agli stessi fini, le navi da pesca che non operano nelle acque  
interne o nel mare territoriale italiano, ne' sbarcano le loro  
catture nei porti nazionali, e che battono la bandiera di un altro  
Stato membro dell'Unione europea sono soggette, quando si trovano nei  
porti nazionali, al controllo delle autorita' marittime locali.

3. Le navi da pesca che battono la bandiera di uno Stato terzo e  
che non operano nelle acque interne o nel mare territoriale italiano,  
ne' sbarcano le loro catture nei porti nazionali, ma si trovino in  
tali porti, sono soggette al controllo delle autorita' marittime  
locali per la verifica dell'osservanza delle disposizioni del  
protocollo di Torremolinos, subordinatamente all'entrata in vigore

dello stesso.

4. Il controllo di cui ai commi 1, 2 e 3 e' effettuato a norma dell'art. 4 del protocollo di Torremolinos.

#### Art. 9.

##### Modifiche tecniche

1. Eventuali modifiche alle norme tecniche allegate al presente decreto sono apportate con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali.

#### Art. 10.

##### Spese per le visite ed il rilascio del certificato

1. Le spese relative alle procedure finalizzate al rilascio del certificato di cui all'art. 6 e quelle per le visite di cui all'art. 7 sono a carico dell'armatore sulla base del costo effettivo del servizio reso, secondo tariffe stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto ed aggiornate almeno ogni due anni.

2. Con lo stesso decreto sono altresì determinate le modalità di versamento di cui al comma 1.

#### Art. 11.

##### Disposizioni finali

1. Per quanto non previsto nel presente decreto si applicano le disposizioni della [legge 5 giugno 1962, n. 616](#), e del [decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435](#).

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 dicembre 1999

CIAMPI

D'Alema, Presidente del Consiglio dei Ministri

Letta, Ministro per le politiche comunitarie

Treu, Ministro dei trasporti e della navigazione

Dini, Ministro degli affari esteri

Diliberto, Ministro della giustizia

Amato, Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica

De Castro, Ministro delle politiche

agricole e forestali  
Cardinale, Ministro delle comunicazioni  
Salvi, Ministro del lavoro e della  
previdenza sociale

Visto, il Guardasigilli: Diliberto

ALLEGATO I

((Adeguamento delle disposizioni dell'allegato del protocollo di Torremolinos ai fini dell'applicazione dell'[articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 97/70/CE](#)).

*Ai fini del presente allegato):*

*1) Per "nave da pesca nuova costruita a partire dal 1 gennaio 2003" si intende una nave da pesca nuova per la quale:*

*a) a partire dal 1 gennaio 2003 sia stato stipulato il contratto di costruzione o il contratto per una rilevante trasformazione: o*

*b) il contratto di costruzione o di rilevante trasformazione sia stato stipulato entro il 1 gennaio 2003 e la nave sia stata consegnata tre anni o piu' dopo tale data: o*

*c) in mancanza di un contratto di costruzione, a partire dal 1 gennaio 2003:*

*- sia stata impostata la chiglia, o*

*- sia iniziata la costruzione identificabile con una nave particolare, o*

*- sia iniziato il montaggio con l'impiego di almeno 50 tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutti i materiali di struttura, se quest'ultimo valore e' inferiore.*

#### **PARTE A**

*Adeguamenti applicabili a tutte le navi da pesca rientranti nel campo di applicazione della direttiva, salvo le navi da pesca nuove costruite a partire dal 1 gennaio 2003*

#### **CAPITOLO I: DISPOSIZIONI GENERALI**

##### **Regola 2: Definizioni**

*Al paragrafo 1, la definizione di "nave nuova" deve essere sostituita da quella di "nave nuova da pesca" di cui all'articolo 2 della presente direttiva.*

#### **CAPITOLO V: PROTEZIONE CONTRO GLI INCENDI, RILEVAZIONE ED ESTINZIONE DEGLI INCENDI E LOTTA CONTRO GLI INCENDI**

## **Regola 2: Definizioni**

Al paragrafo 2, alla fine della definizione di "prova standard del fuoco" vanno aggiunte le seguenti modifiche, relativamente alla curva standard della temperatura:

"La curva standard temperatura-tempo e' definita da una curva regolare che passa per i seguenti valori di incremento della temperatura interna del forno:

- temperatura interna iniziale del forno: 20 gradi C
- dopo i primi cinque minuti: 576 gradi C
- dopo i primi 10 minuti: 679 gradi C
- dopo i primi 15 minuti: 738 gradi C
- dopo i primi 30 minuti: 841 gradi C
- dopo i primi 60 minuti: 945 gradi C

## **CAPITOLO VII: MEZZI E DISPOSITIVI DI SALVATAGGIO**

### **Regola 1. Applicazione**

Il paragrafo 2 viene cosi' modificato: "Le regole 13 e 14 si applicano anche alle navi esistenti di lunghezza uguale o superiore a 45 metri, purché l'amministrazione possa ritardare l'applicazione delle prescrizioni delle regole in questione fino al 1 febbraio 1999."

#### **Regola 13: Apparecchi radio per mezzi di salvataggio**

Il paragrafo 2 viene cosi' modificato: "Gli apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti presenti a bordo delle navi esistenti e non rispondenti alle norme di funzionamento adottate dall'Organizzazione possono essere accettati dall'amministrazione fino al 1 febbraio 1999, purché l'amministrazione sia soddisfatta della loro compatibilita' con gli apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti approvati."

## **CAPITOLO IX: RADIOCOMUNICAZIONI**

### **Regola 1: Applicazione**

Il paragrafo 1, seconda frase e' modificato come segue:

"Tuttavia l'amministrazione, per le navi esistenti, puo' ritardare l'applicazione delle prescrizioni fino al 1 febbraio 1999".

### **Regola 3: Esenzioni**

Il paragrafo 2, lettera c), e' modificato come segue: "quando la nave sara' messa definitivamente fuori servizio entro il 1 febbraio

## PARTE B

### Adeguamenti applicabili alle navi da pesca nuove costruite a partire dal 1 gennaio 2003

Il testo delle seguenti regole e' modificato come segue:

#### CAPITOLO 1: DISPOSIZIONI GENERALI

##### Regola 2: Definizioni

###### Paragrafo 22, lettera a), punto ii)

La paratia deve essere situata a una distanza dalla perpendicolare avanti non inferiore a 0,05 L e non superiore a 0,05 L piu' 1,35 m per navi di lunghezza inferiore a 45 m.

##### Regola 6: Ispezioni

###### Paragrafo 1, lettera c)

Oltre all'ispezione periodica prescritta alla lettera b), punto i), si effettuano ispezioni intermedie delle strutture e dei macchinari, a intervalli di due anni (con un margine di piu' o meno tre mesi) per le navi non in legno e a intervalli determinati dall'amministrazione per le navi in legno. Le ispezioni devono anche accertare l'assenza di alterazioni che potrebbero mettere a rischio la sicurezza della nave o dell'equipaggio.

#### CAPITOLO II: COSTRUZIONE, TENUTA STAGNA ED EQUIPAGGIAMENTO

##### Regola 1: Costruzione

###### Paragrafo 1

La robustezza di costruzione dello scafo, delle sovrastrutture, delle tughe, dei cofani dell'apparato motore, dei tambucci e di ogni altra struttura nonche' dell'equipaggiamento della nave deve consentire a questa di resistere in tutte le prevedibili condizioni del servizio cui e' destinata ed essere conforme alle norme di un organismo riconosciuto.

##### Regola 2: Porte stagne

###### Paragrafo 1

Come prescritto dalla regola 1, paragrafo 3, il numero delle aperture nelle paratie stagne deve essere ridotto al minimo, compatibilmente con le caratteristiche costruttive della nave e il suo normale esercizio. Tali aperture devono essere provviste di idonei mezzi di chiusura conformi alle norme di un organismo riconosciuto. Le porte a tenuta stagna devono avere una robustezza pari a quella delle strutture adiacenti non forate.

## **Regola 2: Porte stagne**

### **Paragrafo 3, lettera a)**

Sulle navi di lunghezza pari o superiore a 45 metri queste porte devono essere del tipo a scorrimento, quando sono sistemate: nei locali che possono essere aperti durante la navigazione e le cui soglie inferiori si trovano al di sotto della linea del massimo galleggiamento di esercizio, salvo che l'amministrazione reputi che ciò è praticamente impossibile o superfluo, tenuto conto del tipo di nave e del relativo impiego.

Le deroghe a tale regola concesse da uno Stato membro sono sottoposte alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva.

## **Regola 5: Boccaporti chiusi con coperchi di legno**

### **Paragrafo 3**

I dispositivi per assicurare la tenuta stagna alle intemperie dei coperchi in legno dei boccaporti devono essere conformi alle disposizioni delle regole 14 e 15 dell'allegato 1 della convenzione internazionale sul bordo libero del 1966 (Convenzione internazionale sul bordo libero del 1966, stabilita dalla conferenza internazionale sul bordo libero del 5 aprile 1966 e adottata dall'IMO con la risoluzione A133(V) il 25 ottobre 1967).

## **Regola 9: Trombe di ventilazione**

### **Paragrafo 1**

Sulle navi di lunghezza pari o superiore a 45 metri l'altezza al di sopra del ponte dei battenti delle trombe di ventilazione, ad eccezione di quelli che servono il locale macchine, non deve essere inferiore a 900 mm sul ponte di lavoro e a 760 mm sul ponte di sovrastruttura. Sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri l'altezza di questi battenti deve essere rispettivamente di 760 mm e di 450 mm. L'altezza dei battenti delle trombe di ventilazione nei locali macchine, necessarie per il rifornimento d'aria di tali locali ed eventualmente per il rifornimento d'aria dei locali del generatore, deve generalmente essere conforme alla regola 11.9, paragrafo 3. Quando tuttavia ciò non è possibile per le dimensioni e la struttura della nave, possono essere ammesse altezze inferiori, pur comunque mai inferiori a 900 mm sul ponte di lavoro e sul ponte di sovrastruttura e con la previsione di mezzi di chiusura stagni alle intemperie conformi alla regola 11.9, paragrafo 2 in combinazione con altre strutture adatte ad assicurare un accesso ininterrotto d'aria ai locali.

## **Regola 12: Portellini di murata e finestre**

### **Paragrafo 6**

L'amministrazione può consentire la sistemazione di portellini di murata e di finestre senza controportellini nelle paratie laterali e poppiere delle tughe situate sul ponte di lavoro o al di sopra di

questo, se ritiene che la sicurezza della nave non ne sia diminuita, tenuto conto anche delle regole di organismi riconosciuti in base alle norme ISO in materia.

**Regola 15: Apparecchi di ancoraggio e di ormeggio**

Tutte le navi devono essere munite di apparecchi di ancoraggio e di ormeggio concepiti in modo da poter esser messi in funzione rapidamente ed in tutta sicurezza: detti apparecchi devono comprendere attrezzature di ancoraggio, catene o cavi metallici, bozze ed un apparecchio di salpamento od altre sistemazioni per gettare e salpare l'ancora e per mantenere la nave all'ancora in tutte le prevedibili condizioni di servizio. Tutte le navi devono inoltre essere munite di adeguate attrezzature per ormeggiarsi in tutta sicurezza ed in tutte le condizioni di servizio. Gli apparecchi di ancoraggio e di ormeggio devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto.

**CAPITOLO III: STABILITA' E STATO DI NAVIGABILITA' CORRISPONDENTE**

**Regola 1: Disposizioni generali**

Le navi devono essere concepite e costruite in modo da soddisfare alle prescrizioni del presente capitolo nelle condizioni di servizio menzionate nella regola 7. I calcoli delle curve dei momenti raddrizzanti devono essere conformi al codice IMO sulla stabilita' a nave integra per tutti i tipi di nave (Code on Intact Stability for All Types of Ships) (Codice sulla stabilita' a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti IMO, adottato dall'IMO con la risoluzione A.749(18)d 4 novembre 1993, modificato con risoluzione MSC.75(69)).

**((Regola 2: Criteri di stabilita'**

**Paragrafo 1**

Devono essere osservati i seguenti criteri minimi di stabilita', a meno che l'amministrazione non sia convinta che l'esperienza acquistata nel corso dell'impiego della nave ne giustifichi una deroga. Qualsiasi deroga ai criteri minimi di stabilita', concessa da uno Stato membro, e' soggetta alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva (I criteri di stabilita' delle navi di rifornimento d'alto mare di cui ai paragrafi da 4.5.6.2.1 a 4.5.6.2.4 del codice IMO sulla stabilita' a nave integra per tutti i tipi di nave possono essere considerati equivalenti ai criteri di stabilita' della regola 2, paragrafi 1, lettera a), paragrafo 1, lettera b) e paragrafo 1, lettera c).L'equivalenza e' applicabile esclusivamente, con il consenso dell'amministrazione, alle navi da pesca con scafo simile a quello delle navi da rifornimento).

**Paragrafo 1, lettera d)**

L'altezza metacentrica iniziale GM non deve essere minore di 350 mm

per le navi a ponte unico. Nelle navi che hanno una sovrastruttura completa l'altezza metacentrica puo' essere ridotta a soddisfazione dell'amministrazione, ma in nessun caso deve essere minore di 150 mm. Le riduzioni di altezza metacentrica concesse da uno Stato membro sono soggette alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva.

### Paragrafo 3

Quando, allo scopo di soddisfare alle prescrizioni del paragrafo 1, e' previsto l'impiego di zavorra, la sua natura e la relativa sistemazione devono essere giudicate soddisfacenti dall'amministrazione. Sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri tale zavorra deve essere permanente. In tal caso la zavorra deve essere solida e fissata in modo sicuro alla nave. L'amministrazione puo' accettare zavorra liquida, stoccata in contenitori completamente riempiti e non collegati a nessun sistema di pompaggio della nave. Se tale zavorra liquida viene impiegata come zavorra permanente ai sensi del paragrafo 1, le relative caratteristiche devono venire inserite nel certificato di conformita' e nel libretto delle istruzioni per la stabilita. La zavorra permanente puo' essere rimossa dalla nave o spostata soltanto previa approvazione dell'amministrazione.

### Regola 4: Sistemi speciali di pesca

Le navi che praticano sistemi speciali di pesca e che per questo fatto sono soggette a forze esterne addizionali durante le operazioni di pesca, devono soddisfare ai criteri di stabilita' enunciati nella regola 2, paragrafo 1, aumentati se del caso a soddisfazione dell'amministrazione. I pescherecci che effettuano pesca a strascico devono rispettare i seguenti criteri di stabilita' aumentati:

- a) i criteri relativi all'area sottesa tra la curva del braccio raddrizzante e i bracci raddrizzanti stessi di cui alla regola 2, paragrafo 1, lettere a) e b) e 2 sono aumentati del 20%;
- b) l'altezza metacentrica non deve essere inferiore a 500 mm.
- c) i criteri di cui alla lettera a) si applicano solo alle navi sulle quali sia installata una potenza di propulsione che non superi il valore in kilowatt dato dalle seguenti formule:

-  $N = 0,6 L^{5/2}$  (5=pedice 2=apice) per navi di lunghezza pari o inferiore a 35 metri, e

-  $N = 0,7 L^{5/2}$  (5=pedice 2=apice) per navi di lunghezza pari o superiore a 37 metri,

- per le navi di lunghezza intermedia il coefficiente per  $L^{5/2}$  (5=pedice) si ottiene per interpolazione tra 0,6 e 0,7,

-  $L^{5/2}$  (5=pedice) e' la lunghezza complessiva riportata sul certificato di stazza.

Se la potenza di propulsione installata supera i valori dati dalle formule sopra riportate, i criteri della lettera a) devono essere aumentati in misura direttamente proporzionale alla potenza di

propulsione.

L'amministrazione deve accertare che i criteri di stabilita' menzionati per i pescherecci che effettuano pesca a strascico sono rispettati nelle condizioni di servizio di cui alla regola 7, paragrafo 1, del presente capitolo.

Per il calcolo della stabilita' si suppone che le attrezzature per lo strascico siano sollevate a un angolo di 45 gradi rispetto a un piano orizzontale.

#### **Regola 5: Vento di forte intensita' e rollio di forte ampiezza**

Le navi devono essere in grado di resistere agli effetti di un vento di forte intensita' e di un rollio di forte ampiezza nelle condizioni di mare corrispondenti, tenuto conto delle condizioni meteorologiche stagionali, dello stato del mare nel quale la nave deve operare, cosi' come del tipo di nave e del suo modo di impiego. I calcoli pertinenti si effettuano conformemente al codice IMO sulla stabilita' a nave integra per tutti i tipi di nave (Code on Intact Stability for All Types of Ships).

#### **Regola 8: accumulo di ghiaccio**

La presente regola viene applicata salvo quando la modifica della tolleranza al ghiaccio, lasciata alla discrezionalita' dell'amministrazione dalla raccomandazione 2 (Per le aree marittime dove puo' verificarsi accumulo di ghiacci e per le quali si propone una modifica, cfr. gli orientamenti relativi all'accumulo di ghiaccio (Guidance Relating to Ice Accretion Container) di cui alla raccomandazione 2 dell'allegato 3 all'atto finale della Conferenza di Torremolinos], non e' autorizzata.

#### **Regola 9: Prove di stabilita'**

##### **Paragrafo 2**

Se una nave subisce delle modifiche tali da variare la sua condizione di dislocamento in condizioni di nave scarica e la posizione del suo centro di gravita', essa deve essere sottoposta ad una nuova prova di stabilita', se l'amministrazione lo reputa necessario, e le relative informazioni sulla stabilita' devono essere rivedute. Se tuttavia la variazione del dislocamento a nave vacante supera del 2% il dislocamento iniziale e non e' possibile dimostrare per mezzo di calcoli che la nave continua a rispettare i criteri di stabilita', essa dovra' essere sottoposta ad una nuova prova di stabilita'.

#### **Regola 12: Altezza di prora**

L'altezza di prora della nave deve essere giudicata sufficiente per impedire un eccessivo imbarco d'acqua.

Per le navi che prestano servizio in aree ristrette a non piu' di 10 miglia dalla costa, l'altezza minima della prora e' determinata dall'amministrazione tenuto conto delle condizioni atmosferiche

stagionali, dell'ambiente marino previste per le operazioni, del tipo di nave e delle modalita' di servizio.

Per le navi che prestano servizio in tutte le altre aree:

1) Nei casi in cui durante le operazioni di pesca il pescato debba venire stivato attraverso i boccaporti, situati su un ponte di lavoro all'aperto a prua delle tughe o delle sovrastrutture, l'altezza minima di prora deve essere calcolata secondo il metodo di cui alla raccomandazione 4 dell'allegato 3 dell'atto finale della conferenza di Torremolinos.

2) Nei casi in cui durante le operazioni di pesca il pescato debba venire stivato attraverso i boccaporti, situati su un ponte di lavoro all'aperto protetto da tughe o sovrastrutture, l'altezza minima di prora deve essere conforme alla regola 39 dell'allegato 1 della convenzione internazionale del bordo libero del 1966, ma non puo' essere inferiore a 2000 mm. A tale scopo si deve tenere conto dell'immersione d'esercizio massima ammissibile e non del bordo libero estivo assegnato.

#### **Regola 14: Compartimentazione e stabilita' in caso di avaria**

Le navi di lunghezza pari o superiore a 100 m che trasportano 100 o piu' persone, devono poter restare a galla con una stabilita' positiva dopo l'allagamento di un compartimento qualsiasi, supposto aver subito un'avaria, tenuto conto del tipo di nave, del servizio cui e' destinata e della zona prevista di impiego [Cfr. gli orientamenti relativi alla compartimentazione e alla stabilita' in situazione di avaria di cui alla raccomandazione 5 dell'allegato 3 dell'atto finale della conferenza di Torremolinos]. I calcoli devono essere effettuati conformemente agli orientamenti menzionati nella nota tra parentesi.

### **CAPITOLO IV: INSTALLAZIONI ELETTRICHE E MACCHINARIO, LOCALI MACCHINE SENZA GUARDIA CONTINUA**

#### **Regola 3: Disposizioni generali**

##### **Paragrafo 1**

L'apparato motore principale, i dispositivi di comando, le tubazioni di vapore, i circuiti del combustibile liquido e dell'aria compressa, gli impianti elettrici e di refrigerazione; i macchinari ausiliari, le caldaie ed altri recipienti a pressione; le tubazioni e i dispositivi di pompaggio; i mezzi di governo e gli ingranaggi; gli alberi motore e gli accoppiamenti per la trasmissione della potenza devono essere concepiti, costruiti, provati, installati e mantenuti in buone condizioni conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. Questi macchinari ed apparecchiature cosi' come i mezzi di sollevamento, i verricelli, le apparecchiature per il maneggio ed il trattamento del pesce devono essere protetti allo scopo di ridurre al minimo il rischio di danni alle persone presenti a bordo.

Particolare attenzione deve essere prestata alle parti in movimento, alle superfici riscaldate e ad altre fonti di rischio.

#### Paragrafo 7

L'amministrazione deve assicurarsi che le regole 16, 17 e 18 vengano messe in opera ed applicate in maniera uniforme e in conformità con le norme di un organismo riconosciuto [Cfr. anche la raccomandazione della Commissione elettronica internazionale (CEI) e in particolare la pubblicazione 92 relativa agli impianti elettrici a bordo delle navi].

#### Paragrafo 9

Devono essere prese misure, a soddisfazione dell'amministrazione, per assicurare il corretto funzionamento di tutte le apparecchiature, in tutte le condizioni di esercizio, inclusa la manovra; devono essere altresì previste disposizioni, conformemente alle norme di un organismo riconosciuto, per l'effettuazione di regolari ispezioni e prove di routine destinate ad accertare che le apparecchiature continuino a funzionare correttamente.

#### Paragrafo 10

Le navi devono essere provviste di documenti conformi alle norme di un organismo riconosciuto e attestanti la loro idoneità a funzionare con locali macchine senza guardia continua.

**Regola 6: Caldaie a vapore, sistemi di alimentazione e tubazioni di vapore**

#### Paragrafo 1

Tutte le caldaie a vapore e tutti i generatori di vapore non direttamente alimentati devono essere dotati di almeno due valvole di sicurezza di adeguata portata. Tuttavia, l'amministrazione può, avuto riguardo al rendimento o a qualsiasi altra caratteristica della caldaia a vapore o del generatore di vapore non direttamente alimentato, autorizzare conformemente alle norme di un organismo riconosciuto l'installazione di una sola valvola di sicurezza se ritiene che questa protezione contro il pericolo di sovrappressione sia sufficiente.

**Regola 8: Comando dell'apparato motore dalla timoneria**

#### Paragrafo 1, lettera b)

Quando l'apparato motore è telecomandato dalla timoneria, devono essere applicate le seguenti disposizioni: il comando a distanza previsto alla lettera a) deve essere effettuato per mezzo di un dispositivo conforme alle norme di un organismo riconosciuto e, se necessario, dispositivi atti a prevenire un sovraccarico dell'apparato motore.

**Regola 10: Disposizioni concernenti il combustibile liquido, l'olio**

## **di lubrificazione ed altri oli infiammabili**

### **Paragrafo 4**

Le tubolature del combustibile che, in caso di guasto, consentissero fughe di combustibile da una cisterna, da una cassa di decantazione o da una cassa di servizio, ubicate sopra il doppio fondo, devono essere munite di rubinetti o valvole collegate alla cisterna in questione in modo che nel caso si verifichi un incendio nel locale in cui si trovano le casse i rispettivi rubinetti o valvole possano essere chiusi dall'esterno del locale interessato. Nel caso particolare di depositi ubicati in una qualunque galleria d'asse, in una galleria di tubi o in un locale dello stesso genere, devono essere sistemate su di essi delle valvole, ma nel caso di incendio la manovra di chiusura deve essere effettuata per mezzo di valvole addizionali sistemate sulle tubazioni, all'esterno della galleria o del locale dello stesso genere. Se queste valvole addizionali sono sistemate nel locale macchine, esse devono poter essere comandate dall'esterno di tale locale.

### **Paragrafo 7, lettera a)**

Le tubazioni del combustibile liquido nonche' le relative valvole ed accessori devono essere di acciaio o di altro materiale equivalente, benché sia ammesso un uso limitato di tubi flessibili. Tali tubi e gli accessori previsti alle loro estremita' devono essere di adeguata robustezza ed essere costruiti con materiali approvati resistenti al fuoco o avere rivestimenti del pari resistenti al fuoco conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. I tubi flessibili vengono installati secondo la circolare IMO MSC.Circ.647 sugli orientamenti per minimizzare le perdite nei sistemi contenenti liquidi infiammabili (Guidelines minimise leakages from flammable liquid systems).

### **Paragrafo 10**

I mezzi adottati per la conservazione, la distribuzione e l'utilizzazione dell'olio di lubrificazione sotto pressione devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto. I mezzi adottati nei locali macchine di categoria A e, se possibile, negli altri locali macchine, devono almeno corrispondere alle disposizioni dei paragrafi 1, 3, 6 e 7, nonche', ove necessario, conformemente alle norme di un organismo riconosciuto, alle disposizioni dei paragrafi 2 e 4. L'utilizzazione di visori di flusso negli impianti di lubrificazione non e' tuttavia esclusa, a condizione che sia dimostrato a seguito di prova che il loro grado di resistenza al fuoco sia adeguato.

### **Paragrafo 11**

I mezzi adottati per l'immagazzinamento, la conservazione, la distribuzione e l'utilizzazione degli oli infiammabili (diversi da quelli previsti dal paragrafo 10), destinati ad un impiego sotto

pressione negli impianti di trasmissione di energia, di comando, di attivazione e di riscaldamento devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto. Nei luoghi in cui sono presenti fonti suscettibili di infiammarsi, tali mezzi devono almeno corrispondere alle disposizioni dei paragrafi 2 e 6 nonché a quelle dei paragrafi 3 e 7, quanto a robustezza di costruzione.

#### **Regola 12: Protezione contro il rumore**

Devono essere adottate misure per ridurre gli effetti del rumore sul personale che si trova nei locali macchine ai livelli del codice IMO relativo al livello acustico a bordo delle navi (Code on Noise Levels on Board Ships) [Il codice relativo al livello acustico a bordo delle navi adottato dall'IMO con la risoluzione A.468(XII) del 19 novembre 1981].

#### **Regola 13: Mezzi di governo**

##### **Paragrafo 1**

Le navi sono provviste di un mezzo di governo principale e di un mezzo ausiliario di manovra del timone conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. Il mezzo di governo principale ed il mezzo ausiliario di manovra del timone devono essere sistemati, per quanto possibile e ragionevole, in maniera tale che il mancato funzionamento di uno di essi non renda inutilizzabile l'altro.

#### **Regola 16: Fonte principale di energia elettrica**

##### **Paragrafo 1, lettera a)**

Ogni nave, sulla quale l'energia elettrica costituisce mezzo per azionare i sistemi ausiliari indispensabili per la propulsione e la sicurezza della stessa, deve essere provvista di almeno due gruppi elettrogeni uno dei quali può essere azionato dal motore principale. Sono consentiti altri dispositivi idonei a fornire una potenza elettrica equivalente.

### **CAPITOLO V: PROTEZIONE CONTRO L'INCENDIO, RILEVAZIONE ED ESTINZIONE DELL'INCENDIO E LOTTA CONTRO L'INCENDIO**

#### **Regola 1: Disposizioni generali**

Lettera c) Metodo IIIF: installazione di un impianto automatico di allarme e di rilevazione in tutti i locali in cui si reputa che un incendio possa avere origine, generalmente senza alcuna restrizione circa il tipo delle paratie divisionali interne, a condizione, tuttavia, che la superficie di qualsiasi locale o locali, delimitata da divisioni di classe "A" o "B", non sia in nessun caso superiore a 50 mq. Tuttavia, l'amministrazione può aumentare questa superficie fino a 75 mq per i locali pubblici.

#### **Regola 2: Definizioni**

##### **Paragrafo 1**

Per "materiale incombustibile" si intende un materiale che non brucia né esala vapori infiammabili in quantità sufficienti da innescare l'autocombustione a una temperatura di circa 750 gradi C. Questa proprietà è determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code) [Il codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco (codice FTP), adottato dal comitato per la sicurezza marittima dell'IMO con la risoluzione MSC.61(67)]. Ogni altro materiale è da considerarsi "materiale combustibile".

Il paragrafo 2 viene così modificato:

"Prova standard del fuoco" prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo. La metodologia delle prove deve essere conforme al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 3 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia o di ponte per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 4 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 6 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 9

Per "limitata capacità di propagazione della fiamma" si intende che la superficie descritta limita in maniera adeguata la propagazione delle fiamme. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 4: Paratie situate all'interno di locali d'alloggio e di servizio

#### Paragrafo 4

Metodo IIIF: la costruzione delle paratie che, ai sensi della presente regola o di altre regole della presente parte, non devono essere divisioni di classe "A" o "B" non e' soggetta a nessuna restrizione. In nessun caso la superficie di un locale di alloggio o di un gruppo di locali di alloggio delimitato da divisioni continue di classe "A" o "B" deve superare i 50 mq, tranne nel caso particolare in cui paratie di classe "C" sono richieste in conformita' della tabella 1 della regola 7. Tuttavia, l'amministrazione puo' aumentare questa superficie fino a 75 mq per i locali pubblici.

Regola 7: Integrita' al fuoco delle paratie e dei ponti ultima nota alle tabelle

(\*) Quando nella tabella figura un asterisco, la divisione deve essere di acciaio o di materiale equivalente senza dover essere di classe "A".

Quando un ponte viene forato per il passaggio di cavi elettrici, turbi e condutture di ventilazione i fori devono essere resi stagni al passaggio di fiamme e fumo.

#### Regola 8: Particolari di costruzione

##### Paragrafo 3, metodi IF, IIF e IIIF

a) Salvo nei locali da carico e nei compartimenti frigoriferi di locali di servizio, i materiali isolanti devono essere incombustibili. Gli schermi antivapore ed i materiali adesivi utilizzati per l'isolamento dei sistemi di distribuzione dei fluidi freddi nonche' per l'isolamento degli accessori delle tubazioni non e' necessario che siano incombustibili, ma devono essere usati nella quantita' piu' piccola possibile e la loro superficie esposta deve possedere un grado di resistenza alla fiamma conformemente a quanto stabilito dal codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code). Nei locali ove e' possibile che penetrino prodotti petroliferi, la superficie del materiale isolante deve essere stagna agli idrocarburi ed ai relativi vapori degli idrocarburi.

#### Regola 9: Impianti di ventilazione

##### Paragrafo 1, lettera a)

Le condotte di ventilazione devono essere di materiale incombustibile. Tuttavia, le condotte la cui lunghezza non supera in generale i 2 m e la cui sezione non supera gli 0,02 mq non e' necessario che siano di materiale incombustibile, a condizione che siano soddisfatte le seguenti disposizioni:

i) tali condotte devono essere di un materiale che abbia un basso rischio di incendio, determinato conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

## **Ragola 11: Disposizioni varie**

### **Paragrafo 2**

Le pitture, vernici ed altri prodotti di finitura utilizzati sulle superfici interne visibili non devono sviluppare in grande quantità fumi, gas a vapori tossici. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

## **Regola 12: immagazzinaggio delle bombole a gas ed altri prodotti pericolosi**

### **Paragrafo 4**

Nei compartimenti utilizzati per l'immagazzinaggio di liquidi altamente infiammabili o di gas liquefatti non possono essere autorizzati impianti ed attrezzature elettriche salvo se indispensabile per le necessità del servizio all'interno dei predetti compartimenti. Quando sono installate attrezzature elettriche, esse devono essere di tipo certificato ed essere conformi alle disposizioni pertinenti della norma internazionale CEI 79 "Electrical apparatus for explosive gas atmospheres". Le sorgenti di calore devono essere tenute lontane da tali locali: pannelli con la scritta "Vietato fumare" e "Vietate le fiamme libere" devono essere piazzati in posti ben visibili.

## **Regola 13: Mezzi di sfuggita**

### **Paragrafo 1**

In tutti i locali di alloggio e nei locali in cui normalmente presta servizio l'equipaggio, esclusi i locali macchine, devono essere sistemate scale e scalette, in modo da assicurare un mezzo di sfuggita rapido verso il ponte scoperto e, di qui, verso le imbarcazioni e le zattere di salvataggio in particolare, relativamente a tali locali:

e) la continuità dei mezzi di sfuggita deve essere a soddisfazione dell'amministrazione. Le scale e i corridoi impiegati come mezzi di sfuggita devono avere una larghezza effettiva di almeno 700 mm ed essere dotati di corrimano almeno su un lato. I vani porta che danno accesso a una scala devono avere una larghezza effettiva di almeno 700 mm.

### **Paragrafo 2**

Tutti i locali macchine di categoria A devono essere provvisti di due mezzi di sfuggita costituiti:

a) da due gruppi di scalette d'acciaio, distanziati tra loro il più possibile e terminanti con porte, anch'esse tra loro distanziate, sistemate nella parte superiore del locale e dalle quali sia possibile accedere al ponte scoperto. In linea generale, una di tali scalette deve offrire una protezione continua contro il fuoco a

partire dalla parte bassa del locale e fino a una posizione sicura, situata al di fuori del locale. L'amministrazione, tuttavia, può non richiedere una simile protezione se, tenuto conto della particolare disposizione o delle dimensioni del locale macchine, esiste un mezzo di sfuggita sicuro dalla parte bassa del locale. Tale protezione deve essere di acciaio, isolata secondo la norma della classe "A-60" ed essere dotata di una porta d'acciaio di classe "A-60" a chiusura automatica nella parte bassa del locale: o

**Regola 14: Impianti automatici di estinzione ad acqua spruzzata, di segnalazione e localizzazione di incendio (Metodo IIF)**

#### **Paragrafo 11**

Per ciascuna sezione deve essere previsto un numero di testine spruzzatrici di ricambio.

I ricambi devono includere tutti i tipi e le qualità installate sulla nave nella quantità seguente:

- meno di 100 testine spruzzatrici: 3 testine spruzzatrici di ricambio,
- meno di 300 testine spruzzatrici: 6 testine spruzzatrici di ricambio,
- da 300 a 1000 testine spruzzatrici: 12 testine spruzzatrici di ricambio.

**Regola 15: Impianto automatico di segnalazione e di rilevazione d'incendio (Metodo IIIF)+**

#### **Paragrafo 4**

L'impianto deve entrare in funzione sotto l'effetto di un aumento anormale della temperatura dell'aria e di una anormale concentrazione di fumo o di altri fattori indicanti un inizio di incendio in uno qualunque dei locali protetti. Gli impianti che reagiscono alle variazioni di temperatura dell'aria devono entrare in funzione ad una temperatura non inferiore a 54 gradi C e non superiore a 78 gradi C quando l'aumento della temperatura fino ai livelli indicati non superi 1 grado C al minuto. L'amministrazione può aumentare la temperatura alla quale l'impianto entra in funzione fino a 30 gradi C al di sopra della temperatura massima a cielo dei locali essiccatoi o di analoghi locali nei quali la temperatura ambiente è di norma elevata. I dispositivi che reagiscono ad una concentrazione di fumo devono entrare in funzione quando l'intensità di un raggio luminoso diminuisce. Tali dispositivi devono essere certificati per entrare in funzione prima che la densità del fumo superi il 12,5 % di oscuramento per metro, ma non prima che la densità del fumo superi il 2 % di oscuramento per metro. L'amministrazione può accettare altri sistemi di entrata in funzione che abbiano la stessa efficacia. L'impianto di rivelazione non deve essere utilizzato per altro scopo che non sia la rivelazione di un incendio.

## **Regola 17: Pompe da incendio**

### **Paragrafo 2**

Se il verificarsi di un incendio in un qualsiasi compartimento rischia di mettere fuori uso le pompe da incendio, deve essere previsto un altro mezzo di rifornimento dell'acqua necessaria per la lotta antincendio. A bordo delle navi di lunghezza uguale o superiore a 75 m, tale mezzo alternativo deve consistere in una pompa di emergenza fissa, indipendente. Tale pompa di emergenza deve essere di potenza tale da fornire due getti d'acqua a una pressione minima di 0,25 N/mmq.

## **Regola 20: Estintori**

### **Paragrafo 2**

1. Per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unita'.

2. Per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantita' supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacita'.

3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica Possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

### **Paragrafo 4**

Gli estintori devono essere esaminati annualmente da un esperto autorizzato dall'amministrazione. Ogni estintore deve recare un segno che indichi che e' stato esaminato. Tutti i contenitori di estintori a pressione permanente e i flaconi propellenti degli estintori non pressurizzati devono subire ogni 10 anni un test della pressione idraulica.

**Regola 21: Estintori portatili nelle stazioni di comando, nei locali alloggio e nei locali di servizio**

### **Paragrafo 2**

1. Per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100% per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unita'.

2. Per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantita' supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacita'.

3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

#### **Regola 24: Equipaggiamento per vigili del fuoco**

##### **Paragrafo 1**

A bordo devono essere sistemati almeno due equipaggiamenti per vigili del fuoco, che devono essere conformi al codice IMO per i sistemi di sicurezza antincendio (IMO Fire Safety Systems Code), capitolo III, regola 2.1, paragrafi 2.1.1 e 2.1.2. Per ogni dispositivo di respirazione richiesto devono essere previste due cariche di ricambio.

#### **Regola 25: Piani per la difesa contro il fuoco**

Un piano per la difesa contro il fuoco deve essere esposto permanentemente. I contenuti di tale piano devono essere conformi alla risoluzione IMO A.654(16) relativa ai simboli grafici per i piani di difesa contro il fuoco (Graphical symbols for fire control plans) e alla risoluzione IMO A.756(18) relativa agli orientamenti da fornire congiuntamente ai piani di difesa contro il fuoco (Guidelines on the information to be provided with fire control plans).

#### **Regola 28: Protezione strutturale contro il fuoco**

##### **Paragrafo 2, lettera a)**

Sulle navi il cui scafo e' in materiale incombustibile, i ponti e le paratie che separano i locali macchine di categoria "A" dai locali di alloggio, Locali di servizio o dalle stazioni di comando devono essere di classe "A-60" quando i locali macchine di categoria "A" non sono provvisti di un impianto fisso di estinzione incendi e di classe "A-30" quando un tale impianto vi sia sistemato. I ponti e le paratie che separano gli altri locali macchine dai locali di alloggio, da quelli di servizio o dalle stazioni di comando devono essere di classe "A-0"

I ponti e le paratie che separano le stazioni di comando dai locali di alloggio e da quelli di servizio devono essere di classe "A" in conformita' con le tabelle 1 e 2 della regola 7 del presente capitolo; l'amministrazione puo' tuttavia autorizzare la sistemazione di paratie di classe "B-15" per separare ad esempio la cabina del capitano dalla timoneria, se tali locali sono considerati parte della timoneria.

#### **Regola 31: Disposizioni varie**

##### **Paragrafo 1**

Le superfici visibili situate nei locali di alloggio, di servizio, nelle stazioni di comando, nei corridoi e nei cofani delle scale e le superfici nascoste dietro paratie, soffittature, pannellature e

*rivestimenti nei locali di alloggio, di servizio, e nelle stazioni di comando devono avere una limitata attitudine alla propagazione della fiamma, determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).*

#### **Paragrafo 3**

*Le pitture, vernici ed altri prodotti di finitura utilizzati sulle superfici interne visibili non devono sviluppare in gran quantità fumi, gas o vapori tossici. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).*

**Regola 32: Immagazzinaggio delle bombole di gas e di altri prodotti pericolosi**

#### **Paragrafo 4**

*Nei compartimenti utilizzati per l'immagazzinaggio di liquidi altamente infiammabili o di gas liquefatti non possono essere autorizzati impianti ed attrezzature elettriche salvo se indispensabile per le necessità del servizio all'interno dei predetti compartimenti. Quando sono installate attrezzature elettriche, esse devono essere di tipo certificato ed essere conformi alle disposizioni pertinenti della norma internazionale CEI 79 "Electrical apparatus for explosive gas atmospheres". Le sorgenti di calore devono essere tenute lontane da tali locali; pannelli con la scritta "Vietato fumare" e "Vietate le fiamme libere" devono essere piazzati in posti ben visibili.*

**Regola 38: Estintori**

#### **Paragrafo 2**

*1. Ad eccezione dei casi menzionati al paragrafo 2 per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità'.*

*2. Per le navi di lunghezza inferiore a 45 m e per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità'.*

*3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.*

#### **Paragrafo 4**

*Gli estintori devono essere esaminati annualmente da un esperto autorizzato dall'amministrazione. Ogni estintore deve recare un segno che indichi che è stato esaminato. Tutti i contenitori di estintori a pressione permanente e i flaconi propellenti degli estintori non*

pressurizzati devono subire ogni 10 anni un test della pressione idraulica.

**Regola 39: Estintori portatili nelle stazioni di comando, nei locali alloggio e nei locali di servizio**

**Paragrafo 2**

1. Ad eccezione dei casi menzionati al paragrafo 2 per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità'.

2. Per le navi di lunghezza inferiore a 45 m e per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità'.

3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

**Regola 41: Equipaggiamento per vigili del fuoco**

Per le navi di lunghezza superiore a 45 m, a bordo devono essere sistemati almeno due equipaggiamenti per vigili del fuoco, che devono essere conformi al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code), capitolo III, regola 2.1, paragrafi 2.1.1 e 2.1.2.

Per ogni dispositivo di respirazione richiesto devono essere previste due cariche di ricambio.

**Regola 42: Piani per la difesa contro gli incendi**

Un piano per la difesa contro il fuoco deve essere esposto permanentemente.

I contenuti di tale piano devono essere conformi alla risoluzione IMO A.654(16) relativa ai simboli grafici per i piani di difesa contro il fuoco (Graphical symbols for fire control plans) e alla risoluzione IMO A.756(18) relativa agli orientamenti da fornire congiuntamente ai piani di difesa contro il fuoco (Guidelines on the information to be provided with fire control plans).

L'amministrazione può dispensare da questa prescrizione le navi di lunghezza inferiore a 45 m.

**CAPITOLO VI: PROTEZIONE DELL'EQUIPAGGIO**

**Regola 3: Parapetti e ringhiere**

**Paragrafo 2**

La distanza verticale minima tra il massimo galleggiamento di esercizio ed il punto più basso del parapetto, o il bordo del ponte di lavoro nel caso di ringhiere, deve assicurare una adeguata

protezione dell'equipaggio contro l'imbarco di acqua sul ponte, tenuto conto degli stati del mare e delle condizioni meteorologiche nelle quali la nave puo' operare, le zone di operazione, il tipo della nave ed il suo metodo di pesca. Il bordo libero misurato a centro nave dal bordo del ponte di lavoro dal quale si effettuano le operazioni di pesca non deve essere inferiore a 300 mm o inferiore al bordo libero corrispondente alla massima immersione di esercizio ammissibile, se questo e' piu' elevato. Per le navi con ponti di lavoro protetti e disposti in modo tale che l'acqua non possa penetrare negli spazi di lavoro protetti non e' previsto un bordo libero minimo, se non quello corrispondente alla massima immersione di esercizio ammissibile.

#### Regola 4: Scale e scalette

Per la sicurezza dell'equipaggio, devono essere sistemate scale e scalette di adeguate dimensioni e robustezza, munite di mancorrenti e di gradini antisdrucchiolevoli in conformita' delle norme ISO pertinenti.

### CAPITOLO VII: MEZZI DI SALVATAGGIO

Regola 3: Valutazione, prova ed approvazione dei mezzi di salvataggio

#### Paragrafo 2

Prima di concedere la propria approvazione, l'amministrazione deve assicurarsi che i mezzi di salvataggio vengano sottoposti a prove per confermare la loro conformita' con le prescrizioni del presente capitolo, conformemente con le disposizioni della [direttiva 96/98/CE del Consiglio](#) (GU L 46 del 17-2-1997, pag. 25) sull'equipaggiamento marittimo, contenente le raccomandazioni dell'IMO relativo alla prova dei mezzi di salvataggio.

#### Paragrafo 6

I mezzi di salvataggio prescritti nel presente capitolo, per i quali la parte C non contiene la descrizione delle caratteristiche, devono essere a soddisfazione dell'amministrazione, tenuto conto della descrizione delle caratteristiche di cui al capitolo III della convenzione Solas del 1974 modificata e nel codice internazionale (IMO International Life-Saving Appliance Code).

Regola 6: Disponibilita' e sistemazione dei mezzi di salvataggio collettivo e dei battelli di emergenza

#### Paragrafo 4, lettera a)

Ogni mezzo collettivo di salvataggio deve essere sistemato:

- in modo che il mezzo e i dispositivi di sistemazione non

**interferiscano con la manovra di messa a mare di qualsiasi altro mezzo collettivo di salvataggio in qualsiasi altra zona per la messa a mare,**

**- quanto piu' vicino possibile alla superficie dell'acqua, compatibilmente con i criteri di sicurezza e di praticita', e, nel caso non si tratti di zattere destinate ad essere gettate a mare, in posizione tale che, nella posizione di imbarco, non si trovi a meno di 2 m al di sopra della linea di galleggiamento quando la nave e' a carico massimo, l'assetto e sfavorevole fino a 10 e lo sbandamento giunge a 20 gradi C su uno qualsiasi dei bordi o fino all'angolo al quale il ponte scoperto si trova immerso, se tale angolo e' inferiore,**

**- sia in condizioni da essere sempre pronto all'uso in modo che due membri dell'equipaggio possano preparano per l'imbarco di persone e la messa a mare in meno di 5 minuti,**

**- sia pienamente equipaggiato come prescritto nel presente capitolo.**

### **Regola 23: Battelli di emergenza**

#### **Paragrafo 1, lettera b)**

**I battelli di emergenza possono essere rigidi o gonfiabili o di tipo misto e devono:**

**i) essere di lunghezza non inferiore a 3,8 m e non superiore a 8,5 m, salvo per le navi di lunghezza inferiore a 45 m a bordo delle quali, a causa delle dimensioni o per altre ragioni che rendano irragionevole o impossibile l'utilizzo, l'amministrazione puo' accettare battelli di emergenza di lunghezza minore purché non inferiore a 3,3 m;**

**ii) essere in grado di trasportare almeno cinque persone sedute e una sdraiata, oppure, per le navi di lunghezza inferiore a 45 m con battelli di emergenza di lunghezza inferiore a 3,8 m, essere in grado di trasportare almeno quattro persone sedute e una sdraiata.**

#### **Paragrafo 1, lettera e)**

**Il numero di persone che un battello di emergenza puo' essere autorizzato a trasportare e' determinato dall'amministrazione mediante una prova a persone sedute. La capacita' minima di trasporto deve essere calcolata ai sensi della regola 23, paragrafo 1, lettera b), punto ii). I posti a sedere, salvo quello del timoniere, possono essere sul pavimento della barca. I posti a sedere non devono trovarsi sul capo di banda, sullo specchio di poppa o sui galleggianti gonfiabili disposti sui lati dell'imbarcazione.))**

**((1))**

-----  
**AGGIORNAMENTO (1)**

**Il Decreto 15 gennaio 2003 (in G.U. 23/1/2003, n.18) ha disposto (con l'art. 1, comma 1) che la presente modifica si applica a**

decorrere dal 1° gennaio 2003.

ALLEGATO II

[Parte di provvedimento in formato grafico](#)

ALLEGATO III

[Parte di provvedimento in formato grafico](#)

ALLEGATO IV

[Parte di provvedimento in formato grafico](#)

ALLEGATO V

[Parte di provvedimento in formato grafico](#)