



Gestione Governativa Navigazione Laghi

Maggiore, di Garda e di Como

REGOLAMENTO D' ESERCIZIO

EDIZIONE 2004

**Approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n°NI/1716 del 9
novembre 2004**

LEGENDA

NEL SEGUENTE REGOLAMENTO:

Il termine "Navigazione Laghi" indica:

- Gestione Governativa Navigazione Laghi Maggiore, di Garda e di Como

GLOSSARIO

NEL SEGUENTE REGOLAMENTO:

- il termine "**nave**" indica un piroscafo, una motonave, un traghetto, un aliscafo, un catamarano e ogni altro scafo speciale dislocato in acqua in servizio regolare di linea adibito al trasporto passeggeri esercitato dalla Navigazione Laghi.

- il termine "**natante**" indica una imbarcazione in genere, un' idrovolante, un galleggiante mobile o un impianto destinato a spostarsi sull'acqua.

INDICE

CAPITOLO 1 – DEI DOVERI

1. 1.	SUPERIORI DIRETTI.	pag.	5
1. 2.	DOVERI DEL COMANDANTE.	"	5
1. 3.	DOVERI DEL PERSONALE D'EQUIPAGGIO.	"	6
1. 4.	DOVERI DEL PERSONALE DI MACCHINA.	"	6
1. 5.	DOVERI DEL PERSONALE DI COPERTA E DI CONTROLLERIA.	"	7
1. 6.	PRESENZA A BORDO.	"	7

CAPITOLO 2 – DEL TRAFFICO E DEI VIAGGIATORI

2. 1.	SICUREZZA DEI VIAGGIATORI.	pag.	8
2. 2.	IMBARCO E SBARCO DEI VIAGGIATORI E DELLE MERCI.	"	8
2. 3.	IMBARCO E SBARCO CON NATANTI AFFIANCATI.	"	9
2. 4.	DISABILI.	"	9
2. 5.	COINCIDENZE E COMPORTI.	"	10
2. 6.	VIGILANZA SUI PASSEGGERI.	"	10
2. 7.	SERVIZIO DI BIGLIETTERIA A BORDO.	"	10
2. 8.	TRASPORTO BICICLETTE.	"	10
2. 9.	TRASPORTO ANIMALI.	"	10

CAPITOLO 3 – DELLE REGOLE DI NAVIGAZIONE

3. 1.	ROTTE D'ESERCIZIO DA SEGUIRE.	pag.	12
3. 2.	PRECEDENZA AGLI APPRODI.	"	12
3. 3.	INCROCI.	"	12
3. 4.	APPRODO AI PONTILI.	"	12
3. 5.	ENTRATA ED USCITA DAI PORTI.	"	13
3. 6.	DOPPIAGGIO DELLE PUNTE.	"	13
3. 7.	PRECAUZIONI IN CASO DI AVVERSE CONDIZIONI ATMOSFERICHE.	"	13
3. 8.	SICUREZZA DEGLI ORMEGGI.	"	13
3. 9.	OBBLIGO DI SOCCORSO.	"	13
3. 10.	MANOVRE PERIODICHE DI SICUREZZA.	"	14
3. 11.	ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE.	"	14
3. 12.	PROVVEDIMENTI IN CASO DI GRAVI INCIDENTI.	"	14
3. 13.	NORME IN CASO D'INCENDIO.	"	15
3. 14.	PROVVEDIMENTI IN CASO DI COLLISIONE.	"	15
3. 15.	PROVVEDIMENTI IN CASO DI NAUFRAGIO.	"	15
3. 16.	DANNI AD ALTRI NATANTI.	"	16
3. 17.	SOSPENSIONI ED INTERRUZIONI DI CORSE ED OMISSIONI DI FERMATE.	pag.	16

3. 18.	GARE ED ALTRE MANIFESTAZIONI NAUTICHE.	“	16
3. 19.	TRAGHETTI.	“	17
3. 20.	SERVIZI RAPIDI.	“	18

CAPITOLO 4 – DELLE REGISTRAZIONI E DELLE SEGNALAZIONI

4. 1.	SEGNALAZIONI DEGLI INCIDENTI ED INCONVENIENTI.	pag.	19
4. 2.	INFORTUNI A BORDO.	“	19
4. 3.	AVVISTAMENTO DI RELITTI, DI SALME O ALTRO.	“	19
4. 4.	GIORNALE DI BORDO.	“	19
4. 5.	RAPPORTI DI CORSA.	“	20
4. 6.	REGISTRO DI MACCHINA.	“	20
4. 5.	REGISTRO DEI RECLAMI.	“	20
4. 8.	INVENTARIO DI BORDO.	“	20
4. 9.	OGGETTI RINVENUTI.	“	21

CAPITOLO 5 – DEGLI STRUMENTI DI NAVIGAZIONE E DI TRASMISSIONE

5. 1.	BUSSOLA.	pag.	22
5. 2.	RADAR.	“	22
5. 3.	PONTI RADIO.	“	22
5. 4.	TELEFONI AZIENDALI E CELLULARI.	“	22

CAPITOLO 6 – DEL PERSONALE ADDETTO AGLI SCALI

6. 1.	NORME GENERALI.	pag.	23
6. 2.	ASSUNTORIE.	“	23
6. 3.	CONTROLLO DEI PONTILI.	“	23
6. 4.	SERVIZIO BIGLIETTERIA DI TERRA.	“	23

ALLEGATO “A” – “RUOLI DI SICUREZZA”

INDICAZIONI E NORME DI CARATTERE GENERALE.	pag.	25
UOMO IN ACQUA.	“	25
INCENDIO.	“	25
FALLA O VIA D’ACQUA.	“	26
ABBANDONO NAVE.	“	26
AVARIA GRAVE AL TIMONE.	“	27
SBANDAMENTO.	“	27

ALLEGATO “A 1” - EQUIPAGGIO COMPOSTO DA SETTE UNITA’

A 1.1.	COMANDANTE.	pag.	28
A 1.2.	MACCHINISTA MOTORISTA.	“	28
A 1.3.	MACCHINISTA MOTORISTA - UOMO IN ACQUA.	“	28
A 1.4.	MACCHINISTA MOTORISTA – INCENDIO.	“	28
A 1.5.	MACCHINISTA MOTORISTA – FALLA ABBANDONO NAVE.	“	28
A 1.6.	MACCHINISTA MOTORISTA – AVARIA AL TIMONE.	“	28
A 1.7.	FUOCHISTA – UOMO IN ACQUA.	“	28
A 1.8.	FUOCHISTA - INCENDIO.	“	29
A 1.9.	FUOCHISTA - FALLA / ABBANDONO NAVE.	“	29
A 1.10.	FUOCHISTA - AVARIA AL TIMONE.	“	29
A 1.11.	TIMONIERE - UOMO IN ACQUA.	“	29
A 1.12.	TIMONIERE – INCENDIO.	“	29
A 1.13.	TIMONIERE - FALLA / ABBANDONO NAVE.	“	29
A 1.14.	TIMONIERE - AVARIA AL TIMONE.	“	29
A 1.15.	ASSISTENTE DI BORDO – UOMO IN ACQUA.	“	29
A 1.16.	ASSISTENTE DI BORDO – INCENDIO.	“	30
A 1.17.	ASSISTENTE DI BORDO – FALLA ABBANDONO NAVE.	“	30
A 1.18.	ASSISTENTE DI BORDO – AVARIA AL TIMONE.	“	30
A 1.19.	MARINAI – UOMO IN ACQUA.	“	30
A 1.20.	MARINAI – INCENDIO.	“	30
A 1.21.	MARINAI – FALLA / ABBANDONO NAVE.	“	30
A 1.22.	MARINAI – AVARIA AL TIMONE.	“	30

ALLEGATO “A 2” - EQUIPAGGIO COMPOSTO DA CINQUE UNITA’

A 2.1. COMANDANTE.	pag. 31
A 2.2. MOTORISTA - UOMO IN ACQUA.	“ 31
A 2.3. MOTORISTA – INCENDIO.	“ 31
A 2.4. MOTORISTA - FALLA / ABBANDONO NAVE.	“ 31
A 2.5. MOTORISTA - AVARIA AL TIMONE.	“ 31
A 2.6. TIMONIERE – UOMO IN ACQUA.	“ 31
A 2.7. TIMONIERE - INCENDIO.	“ 31
A 2.8. TIMONIERE - FALLA / ABBANDONO NAVE.	“ 32
A 2.9. TIMONIERE - AVARIA AL TIMONE.	“ 32
A 2.10. ASSISTENTE DI BORDO - UOMO IN ACQUA.	“ 32
A 2.11. ASSISTENTE DI BORDO – INCENDIO.	“ 32
A 2.12. ASSISTENTE DI BORDO – FALLA / ABBANDONO NAVE.	“ 32
A 2.13. ASSISTENTE DI BORDO – AVARIA AL TIMONE.	“ 32
A 2.14. MARINAIO – UOMO IN ACQUA.	“ 32
A 2.15. MARINAIO – INCENDIO.	“ 32
A 2.16. MARINAIO – FALLA / ABBANDONO NAVE.	“ 33
A 2.17. MARINAIO – AVARIA AL TIMONE.	“ 33

ALLEGATO “A 3” - EQUIPAGGIO COMPOSTO DA QUATTRO UNITA’

A 3.1. COMANDANTE.	pag. 34
A 3.2. MOTORISTA - UOMO IN ACQUA.	“ 34
A 3.3. MOTORISTA – INCENDIO.	“ 34
A 3.4. MOTORISTA - FALLA / ABBANDONO NAVE.	“ 34
A 3.5. MOTORISTA – AVARIA AL TIMONE.	“ 34
A 3.6. ASSISTENTE DI BORDO - UOMO IN ACQUA.	“ 34
A 3.7. ASSISTENTE DI BORDO – INCENDIO.	“ 35
A 3.8. ASSISTENTE DI BORDO – FALLA / ABBANDONO.	“ 35
A 3.9. ASSISTENTE DI BORDO – AVARIA AL TIMONE.	“ 35
A 3.10. MARINAIO - UOMO IN ACQUA.	“ 35
A 3.11. MARINAIO – INCENDIO.	“ 35
A 3.12. MARINAIO - FALLA / ABBANDONO NAVE.	“ 35
A 3.13. MARINAIO - AVARIA AL TIMONE.	“ 35

ALLEGATO “A 4” - EQUIPAGGIO COMPOSTO DA TRE UNITA’

A 4.1. COMANDANTE.	pag. 36
A 4.2. MOTORISTA - UOMO IN ACQUA.	“ 36
A 4.3. MOTORISTA – INCENDIO.	“ 36
A 4.4. MOTORISTA – FALLA / ABBANDONO NAVE.	“ 36
A 4.5. MOTORISTA – AVARIA AL TIMONE.	“ 36
A 4.6. ASSISTENTE DI BORDO - UOMO IN ACQUA.	“ 36
A 4.7. ASSISTENTE DI BORDO – INCENDIO.	“ 37
A 4.8. ASSISTENTE DI BORDO – FALLA ABBANDONO NAVE.	“ 37
A 4.9. ASSISTENTE DI BORDO – AVARIA AL TIMONE.	“ 37

ALLEGATO “A 5” - EQUIPAGGIO COMPOSTO DA DUE UNITA’

A 5.1. PILOTA MOTORISTA DI MOTOSCAFO.	pag. 38
A 5.2. ASSISTENTE DI BORDO – UOMO IN ACQUA.	“ 38
A 5.3. ASSISTENTE DI BORDO – INCENDIO.	“ 38
A 5.4. ASSISTENTE DI BORDO – FALLA / ABBANDONO NAVE.	“ 38
A 5.5. ASSISTENTE DI BORDO – AVARIA AL TIMONE.	“ 38

CAPITOLO 1 – DEI DOVERI

1.1. SUPERIORI DIRETTI

Il Comandante, per tutto ciò che concerne l'esercizio aziendale di movimento e traffico, ha per immediati superiori il Direttore di Esercizio, i Responsabili dell'area Amministrativa e Tecnica, il Professional Navigante e, per la parte di loro competenza, i Responsabili degli Uffici della Direzione di Esercizio e del Servizio Tecnico.

Il Comandante riceve gli ordini impartiti dai superiori tanto a voce che per iscritto. Può ricevere inoltre disposizioni dalla Direzione di Esercizio attraverso personale allo scopo incaricato.

1.2. DOVERI DEL COMANDANTE

Il Comandante quando ha in consegna una nave ne assume la piena responsabilità; a lui è affidata la buona riuscita del viaggio durante il proprio servizio e la sua attività è improntata al rispetto di quanto previsto dal Codice della Navigazione.

E' pertanto responsabile dell'incolumità dei passeggeri, dell'equipaggio, del personale addetto ai servizi complementari di bordo (2^a categoria), della nave e della conservazione dei bagagli e delle merci.

Dipendono dal Comandante:

- i membri dell'equipaggio;
- gli agenti in transito per servizio;
- il personale addetto ai servizi complementari di bordo (cuochi, camerieri, musicanti, ecc.) che, nello svolgimento dei compiti specifici, conserva autonomia e responsabilità tecnico giuridica;
- gli agenti in servizio presso gli scali gestiti direttamente dalla Navigazione Laghi durante le operazioni di sbarco / imbarco passeggeri, ormeggio e sosta della nave, rifornimenti, ecc.;
- gli assuntori, i loro coadiutori ed il personale specificatamente incaricato durante le operazioni di sbarco, imbarco, ormeggio, sosta della nave, rifornimenti, ecc.;

A bordo può avvalersi della sua autorità, sia sui passeggeri che sul personale in servizio a lui subordinato, ogni qualvolta é necessario.

Dirige personalmente ogni manovra e dispone opportunamente l'imbarco dei viaggiatori, il carico del materiale trasportabile ammesso al seguito, delle merci e degli automezzi a bordo delle motonavi traghetto.

Compiti del suo ufficio:

- osserva le leggi, le normative, i regolamenti, le ordinanze e le disposizioni relative alle acque ove avviene la navigazione;
- accerta prima della partenza l'efficienza della nave, della validità dei documenti di bordo, dei libretti di navigazione del personale, della regolarità delle dotazioni previste, della quantità di combustibile ed olio e ogni altro materiale necessario al servizio;
- assegna durante la navigazione, a ciascun membro dell'equipaggio, i lavori che si rendessero necessari per tenere in buone condizioni ed in perfetto stato di pulizia ogni ambiente, compresi i servizi igienici;
- provvede all'addestramento del personale di bordo con le "Manovre Periodiche di Sicurezza" secondo i "Ruoli di Sicurezza di Bordo" (allegato A);
- dispone adeguata sorveglianza affinché non siano compiuti atti sconsiderati da parte dei viaggiatori, impedisce inoltre l'accesso in luoghi interdetti, lo sporgersi fuori bordo, il fumare in zone non consentite ed il tenere atteggiamenti non consoni al luogo pubblico;
- individua gli autori di eventuali reati e, se il caso, sbarca il responsabile chiedendo l'intervento delle Forze dell'Ordine;
- verifica la solidità dell'ormeggio della nave durante le soste temporanee e nel caso in cui si allontana, deve accertarsi che la stessa sia tenuta in stato di "pronti a muovere". Ove necessario predispone la guardia a bordo, informandola del proprio recapito;

- presenza a tutte le operazioni d'imbarco e, alla fine del servizio, lascia la nave dopo aver disposto e controllato tutte le operazioni di ormeggio;
- tutela il prestigio dell'Azienda e dell'equipaggio stesso, assicurandosi della buona condotta del personale ausiliario ove presente;
- svolge il servizio in stato di sobrietà;
- sorveglia sullo stato di sobrietà dei componenti l'equipaggio;
- provvede a sincronizzare il proprio orologio con il segnale orario di primaria emittente nazionale.

1. 3. DOVERI DEL PERSONALE D'EQUIPAGGIO.

Ogni componente l'equipaggio esegue gli ordini impartiti dal Comandante ed inoltre:

- deve osservare e far rispettare il presente "Regolamento";
- é tenuto a svolgere con premura e diligenza le mansioni che sono state loro affidate ed a trattare il pubblico con la massima urbanità e cortesia, fornendo un'adeguata assistenza al viaggio;
- deve indossare rigorosamente la divisa composta dai capi previsti;
- deve svolgere il servizio in stato di sobrietà;
- non deve sostare in prossimità del bar di bordo per lunghi periodi;
- deve evitare l'assembramento presso la cabina comando. Viceversa, il personale libero da compiti specifici, deve sostare nei vari settori di bordo a vigilanza ed a disposizione del pubblico;
- é tenuto ad annunciare il nome della località prima di ciascun approdo;
- é tenuto ad una approfondita conoscenza dei "Ruoli di Sicurezza di Bordo" (allegato A);
- deve riferire tempestivamente al Comandante ogni anomalia che si possa verificare prima della partenza, durante la navigazione o all'arrivo, riguardante la nave, il suo armamento, lo scalo d'approdo e il servizio passeggeri, auto e merci;
- coadiuva il personale di terra in caso di fuoriuscita di gasolio.

La gerarchia a bordo delle navi è così costituita:

1. Comandante;
2. Macchinista o Motorista;
3. Timoniere.

Il personale può consumare i propri pasti nei periodi in cui la nave è in corsa solo quando i servizi di bordo e la sicurezza della navigazione lo consentano. In ogni caso il Comandante stabilisce gli opportuni turni di guardia al timone, in macchina ed in coperta, alternandoli a rotazione con quelli di ristoro. Tanto il Comandante quanto il suo equipaggio, sedendo a tavola fra il pubblico, devono indossare la divisa regolamentare.

1. 4. DOVERI DEL PERSONALE DI MACCHINA.

Il personale di macchina esegue gli ordini impartiti dal Comandante e deve attenersi, per la parte di competenza, alle disposizioni del Servizio Tecnico.

- deve contribuire al buon funzionamento degli impianti principali di bordo e ne è responsabile per la preparazione. Deve curare i rifornimenti, lo scarico delle acque nere, la conduzione degli apparati e le operazioni di fine servizio. E' altresì responsabile degli incarichi a lui affidati come pure delle irregolarità e dei danni che potessero derivare al servizio ed al materiale, per sua colpa o negligenza;
- deve vigilare su ogni apparato tecnico di bordo e sul suo funzionamento, nonché sullo stato dei locali sottocoperta e sulla loro condizione stagna. E' fatto loro divieto assoluto di lasciare la nave quando propulsori o generatori siano in moto;
- a bordo dei piroscafi il Fuochista, per quanto concerne il suo lavoro in macchina, è alle dipendenze del Macchinista, il quale risponde del proprio operato al Comandante;
- il personale di macchina, quando non impegnato in mansioni specifiche, svolge mansioni di coperta.

1. 5. DOVERI DEL PERSONALE DI COPERTA E DI CONTROLLERIA.

Il personale di coperta, oltre che ad attenersi a quanto disposto al precedente punto 1.3., è tenuto con particolare diligenza e oculatezza ad effettuare tutte le operazioni di ormeggio, disormeggio e ogni altra mansione riguardante l'attività marinaresca di bordo. Deve provvedere alla pulizia della nave e dei servizi igienici di bordo.

Operazioni da effettuare durante la manovra della nave:

- maneggiare con perizia ed attenzione, a secondo degli ordini impartiti dal Comandante, le cime d'ormeggio dalle postazioni a loro assegnate;
- allontanare i passeggeri dalle postazioni di manovra e di sbarco;
- provvedere all'apertura ed alla chiusura del barcarizzo;
- approntare e sorvegliare la passerella, vigilare attentamente affinché le operazioni di sbarco e di imbarco dei viaggiatori avvengano con regolarità;
- impedire il passaggio dei viaggiatori sulle passerelle in presenza di pericoli o circostanze anomale;
- aiutare i passeggeri che ne avessero bisogno;
- imbarcare e sbarcare la merce secondo gli ordini impartiti dal Comandante;
- caricare e trasferire nell'ambito di tutto l'esercizio il materiale, secondo le modalità stabilite dalle Direzioni.

Il personale addetto alla controlleria deve tenere un contegno verso il pubblico improntato alla massima cortesia, conciliando la necessaria fermezza all'educazione.

Nel contestare eventuali irregolarità di viaggio, deve tenere in doveroso conto la buona fede dei viaggiatori evitando ogni eccessivo fiscalismo; inoltre, deve essere evitata ogni inutile manifestazione che possa arrecare disturbo ad altri viaggiatori.

E' buona norma far precedere le operazioni di controllo, sia a bordo sia a terra, da un cortese saluto e ultimarle con un ringraziamento.

Il Controllore quando è a bordo non fa parte dell'equipaggio e svolge le proprie funzioni informandone il Comandante, il quale, in caso di necessità, potrà disporre della sua presenza ai fini della sicurezza della navigazione.

1. 6. PRESENZA A BORDO.

Il Comandante e l'equipaggio, vestiti della divisa prescritta e muniti di cartellino di identificazione personale portato in maniera visibile e decorosa, devono trovarsi a bordo prima dell'orario della partenza, per effettuare l'approntamento della nave secondo le regole e le prescrizioni in uso presso le diverse Direzioni di Esercizio.

Il personale addetto ai servizi complementari di bordo (2^a categoria) deve imbarcare in tempo utile per svolgere le mansioni inerenti alla preparazione del servizio che devono essere ultimate prima dell'imbarco dei passeggeri della prima corsa. Le pulizie successive devono essere effettuate senza passeggeri a bordo o isolando momentaneamente lo spazio da riassetare. Tutte le operazioni necessarie allo sbarco / imbarco del materiale di cambusa, compreso lo scarico dei rifiuti, devono avvenire sempre in assenza di passeggeri.

CAPITOLO 2 – DEL TRAFFICO E DEI VIAGGIATORI

2. 1. SICUREZZA DEI VIAGGIATORI.

Le navi della Navigazione Laghi non possono trasportare un numero di passeggeri superiore a quello autorizzato ed indicato nella “Licenza di Navigazione”.

L’equipaggio vigila a che i passeggeri ammessi al viaggio si attengano alle regole di disciplina secondo le disposizioni indicate nelle “ Condizioni di Trasporto” ed a quelle impartite dal Comandante.

L’equipaggio vigila affinché i passeggeri nel caso di emergenza eseguano scrupolosamente le indicazioni contenute negli appositi avvisi affissi.

Gli agenti a contatto con il pubblico vigilano affinché i passeggeri osservino rigorosamente le regole che li riguardano.

Gli agenti devono intervenire tempestivamente e con determinazione per evitare rischi e violazione dei divieti a bordo.

Pertanto il personale interviene in particolar modo per impedire che i passeggeri:

- aprano i barcarizzi delle navi;
- tentino lo scavalco dei parapetti o l’imbarco e lo sbarco durante le manovre;
- sostino sui bottazzi;
- si sporgano fuori dai parapetti, dalle battagliole o dai finestrini della nave e soprattutto se questa è in manovra presso pontili o pali, ovvero se incrocia altri natanti;
- si avvicinino ai punti ove sono raccolte le cime di ormeggio, specialmente durante le manovre;
- sbarchino o imbarchino senza che sia assicurata la passerella fra la nave ed il pontile e senza che sia presente un componente l’equipaggio;
- accedano a spazi riservati al personale di bordo (ponti di comando, sale macchina, scalette varie, ecc) e, nel caso, su ordine del Comandante, anche negli spazi di uso corrente;
- trasportino merci pericolose;
- effettuino atti di vandalismo;
- lancino oggetti in acqua.

L’equipaggio deve curare l’attenta applicazione delle norme relative al possesso delle armi da fuoco o da taglio; il Comandante provvede a custodirle depositandole in luogo sorvegliato. Fanno eccezione i militari e le Forze dell’Ordine, così come previsto dai regolamenti Doganali e di Polizia.

2. 2. IMBARCO E SBARCO DEI VIAGGIATORI E DELLE MERCI.

Le navi della Navigazione Laghi possono attraccare , salvo i casi di forza maggiore, soltanto ai pontili a tale scopo autorizzati dalla Direzione di Esercizio.

I viaggiatori sono imbarcati per mezzo delle attrezzature previste per la specifica nave e lo specifico scalo.

Le operazioni debbono avvenire in linea di massima nel seguente ordine:

- sbarco viaggiatori;
- imbarco viaggiatori;
- sbarco dei bagagli e della merce;
- imbarco dei bagagli e di eventuale materiale interno di servizio.

Il Comandante deve curare l’osservanza dell’elementare norma di prudenza che esige di non iniziare il movimento della nave se non dopo essersi assicurato che tutti gli ormeggi siano stati mollati e le cime siano libere e ritirate a bordo.

Inoltre il Comandante deve vigilare affinché:

- il personale di bordo addetto alle operazioni di ormeggio al quale spetta di sorvegliare le operazioni di sbarco e imbarco dei viaggiatori, tenga sgombra la zona nelle vicinanze delle bitte e dei portelloni d'imbarco in modo che la manovra della cime possa essere effettuata senza pregiudizio e pericoli, tanto per il personale quanto per i viaggiatori;
- il personale di terra esiga che i viaggiatori non sostino nell'area di imbarco e sui pontili in prossimità delle passerelle che servono per le operazioni di imbarco / sbarco, fino alla ultimazione delle operazioni di ormeggio;
- lo sbarco e l'imbarco inizi soltanto dopo aver completato le manovre d'attracco della nave e dopo aver assicurato la stabilità delle passerelle tanto a bordo che sul pontile.

Tutte le operazioni si svolgono sotto la responsabilità del Comandante.

Il Comandante ha il dovere di non imbarcare passeggeri manifestamente pericolosi per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo (ubriachi, persone in evidente stato di alterazione, ecc.). Non deve permettere inoltre che i passeggeri vengano importunati da venditori ambulanti, mendicanti, vagabondi, suonatori, ecc..

Il Comandante può rifiutarsi di accogliere a bordo o può sbarcare i viaggiatori che si comportino in modo sconveniente. Nel caso di sbarco coatto di minorenni, gli stessi potranno essere sbarcati solamente se affidati ad Autorità di Pubblica Sicurezza.

E' ammesso il trasporto di merci secondo le disposizioni stabilite dalle "Condizioni di Trasporto". Il Comandante ne impedirà l'imbarco quando le predette arrechino evidenti limitazione ai viaggiatori, intralcino le manovre di bordo o possiedano caratteristiche di pericolosità.

All'inizio di una corsa i viaggiatori saranno ammessi a bordo nei tempi stabiliti da ciascuna Direzione di Esercizio.

Agli scali di transito, la nave non si deve arrestare che per il tempo necessario all'imbarco ed allo sbarco dei passeggeri, bagagli e merci. L'imbarco e lo sbarco devono aver luogo soltanto a conclusione delle manovre nautiche e su ordine del Comandante, dopo che le operazioni d'ormeggio siano terminate e la passerella debitamente stabilizzata.

L'orario di partenza dagli scali di particolare importanza, su disposizioni delle Direzioni d'Esercizio, potrà essere ritardato allorché vi sia una forte affluenza di viaggiatori alle biglietterie, nonché per effetto di trasbordi o coincidenze in arrivo. Il ritardo dovrà essere comunque concordato, fra Comandante e personale dello scalo.

2. 3. IMBARCO E SBARCO CON NATANTI AFFIANCATI.

In caso di affiancamento di due navi lo sbarco e l'imbarco dei viaggiatori, bagagli e merci potrà eccezionalmente avvenire a mezzo di passerella metallica a due sponde posta tra le due navi, vigilata da almeno un componente di ciascuno dei due equipaggi. Tali affiancamenti però si potranno fare solo se lo stato del lago lo consente e se le esigenze del traffico lo richiedono. Le operazioni di imbarco e sbarco devono avvenire, in linea di massima, nel seguente ordine:

- sbarco dei viaggiatori;
- imbarco dei viaggiatori;
- sbarco dei bagagli e delle merci;
- imbarco dei bagagli e delle merci.

2. 4. DISABILI.

Il personale di biglietteria di terra deve avvisare il Comandante via ponte radio della presenza di disabili da imbarcare e delle specifiche richieste ricevute. Prima dell'emissione del biglietto deve informare il disabile ed il suo accompagnatore delle peculiari caratteristiche della nave nella quale il disabile intende imbarcarsi (per esempio presenza o meno di toilette dedicate e/o scale mobili/ascensori, ecc...). Prima dell'imbarco il personale di biglietteria di terra deve informare il passeggero disabile e l'accompagnatore delle opportunità per il ritorno.

Ai viaggiatori disabili verrà data ogni assistenza da parte dell'equipaggio, il quale dovrà accertarsi che durante il viaggio sia loro garantito un adeguato stato di confort.

2. 5. COINCIDENZE E COMPORTI.

Il Comandante deve attenersi all'orario di partenza e di arrivo agli scali delle singole corse come indicato nell'Orario Generale della Navigazione Laghi. Nel dubbio, è preferibile lasciare lo scalo con qualche attimo di ritardo, dopo essersi assicurati che alla biglietteria di terra e sul pontile non vi siano più passeggeri da imbarcare. Quando previsto e prima della partenza, il Comandante si accerta dell'avvenuto arrivo dei mezzi di trasporto pubblico in coincidenza, accordando i relativi comportamenti secondo le disposizioni impartite dalle Direzioni di Esercizio; osserva altresì gli eventuali incroci e trasbordi e quanto di volta in volta è prescritto.

I Comandanti sono obbligati a fermarsi a tutti gli scali anche nel caso di nave completa od in assenza di passeggeri da sbarcare / imbarcare ed a ripartire soltanto dopo l'ora indicata nell'orario esposto al pubblico.

2. 6. VIGILANZA SUI PASSEGGERI.

Tutto l'equipaggio esercita una oculata vigilanza durante l'imbarco e lo sbarco dei viaggiatori; nel caso di forte affluenza di pubblico, in accordo con il personale addetto allo scalo, regola il flusso in transito sul pontile e sulla passerella, evitando il sovraccarico delle strutture stesse.

Ove necessario deve essere esercitata una stretta vigilanza nei confronti delle comitive, soprattutto nel caso in cui queste fossero costituite da bambini e ragazzi che possano sfuggire alla tutela degli accompagnatori.

Al giudizio professionale del Comandante è affidata la discrezionalità di adeguare il carico alle condizioni atmosferiche od a particolari esigenze di sicurezza, fermo restando che non dovrà mai essere superato il limite massimo di passeggeri e/o automezzi previsto dalle norme di sicurezza della nave.

2. 7. SERVIZIO DI BIGLIETTERIA A BORDO.

Tutti i viaggiatori, per essere ammessi a bordo, devono essere muniti di regolare recapito di viaggio, ad eccezione di quelli imbarcati dagli scali privi di servizio di biglietteria a terra, ovvero con biglietteria chiusa o non funzionante. In questo caso è consentito l'acquisto del biglietto a bordo senza pagamento di sovrattassa alcuna. I biglietti acquistati a bordo invece da passeggeri in partenza da stazioni aventi uffici abilitati vengono gravati da un diritto fisso secondo le disposizioni tariffarie previste dalle "Condizioni di trasporto". Il passeggero senza recapito di viaggio viene ammesso a bordo successivamente all'imbarco dei passeggeri muniti di titolo di viaggio. Il personale di bordo provvede a rilasciare il biglietto a tali passeggeri. Il personale di bordo deve richiedere il relativo pagamento in valuta di piccolo taglio ed in euro. Non sono ammessi cambi di valuta da parte del personale, se non espressamente autorizzati.

Il personale di bordo può richiedere biglietto in qualsiasi momento per le opportune verifiche sino al termine del viaggio.

L' Assistente di Bordo è obbligato ad effettuare servizio di contolleria e risponde della propria funzione al Comandante; in caso di presenza del Controllore, l'Assistente di Bordo si metterà a sua disposizione.

2. 8. TRASPORTO DELLE BICICLETTE.

L'imbarco delle biciclette è di norma consentito sulle navi della Navigazione Laghi. Il numero delle biciclette imbarcabili è in funzione del tipo di motonave e del traffico contingente secondo le modalità stabilite dalle Direzioni di Esercizio. Sarà cura del personale di terra informare il Comandante della nave in transito per ottenere la disponibilità. L'imbarco delle biciclette sui mezzi veloci (aliscafi e catamarani) è regolato da disposizioni delle singole Direzioni di Esercizio.

2. 9. TRASPORTO DEGLI ANIMALI.

E' ammesso il trasporto di cani e di altri animali di piccola taglia, previo pagamento di un biglietto per ogni animale trasportato, ad eccezione dei cani accompagnatori dei non vedenti. Gli animali di piccola dimensione devono essere tenuti in apposite gabbie. I cani di media e grossa taglia devono sempre essere muniti di museruola e guinzaglio, mentre quelli di piccola taglia (lunghezza non superiore a cm 50) possono anche non avere la museruola ma devono essere tenuti in grembo. Tutti gli animali non possono, comunque, occupare posti a sedere e devono essere sistemati in modo da non creare disturbo agli altri passeggeri. Condizioni particolari regolano l'ammissione di animali a bordo dei mezzi di trasporto rapido (aliscafi e catamarani) e nelle sale ristorante. Il

proprietario deve aver cura della rimozione di eventuali deiezioni. In ogni caso, qualora si verificassero azioni di disturbo, il Comandante prenderà i provvedimenti opportuni, non escluso lo sbarco dell'animale e del proprietario, con il rimborso del biglietto per la parte non usufruita.

CAPITOLO 3 – DELLE REGOLE DI NAVIGAZIONE

3. 1. ROTTE D'ESERCIZIO DA SEGUIRE.

Le rotte d'esercizio utilizzate dalle navi della Navigazione Laghi fra scalo e scalo sono in linea di massima le più brevi in funzione dell'orario e delle esigenze di esercizio. Il Comandante potrà decidere in qualsiasi momento rotte diverse in relazione ad eventuali esigenze legate alla sicurezza, al servizio e al buon fine della navigazione.

Le navi della Navigazione Laghi hanno la precedenza rispetto ad altri natanti come previsto dai vari regolamenti locali. E' tuttavia consentito l'attraversamento delle rotte dei servizi pubblici di linea, evitando in modo assoluto di costituire ostacolo alla navigazione di dette navi.

E' altresì vietato ostacolare la loro rotta, l'entrata e l'uscita dai porti e l'approdo ai pontili di servizio. I Comandanti delle navi della Navigazione Laghi, pur avendo la precedenza sugli altri natanti, hanno l'obbligo di mantenere la massima attenzione in funzione di una navigazione sicura.

3. 2. PRECEDENZA AGLI APPRODI.

Ferme restando le disposizioni in vigore nelle varie Direzioni d'Esercizio, la precedenza per l'approdo agli scali spetta alla nave in evidente svantaggio di manovra, sia per avverse condizioni di tempo che per la particolare conformazione del luogo. Nel caso in cui sussistessero diverse ragioni di traffico, i Comandanti dovranno concordare a mezzo del radiotelefono la procedura più idonea.

Le corse d'orario o quelle di sussidio hanno la precedenza all'approdo sui servizi speciali.

3. 3. INCROCI.

Gli incroci e i rischi di abordaggio sono regolati da quanto previsto dalle disposizioni vigenti. La manovra intesa ad evitare l'abordaggio con un'altra nave deve essere tale da consentire il passaggio a distanza di sicurezza e l'efficacia della manovra dovrà essere attentamente controllata fino al disimpegno dall'altra nave.

Il Comandante, soprattutto se al comando di unità veloci come aliscafi e catamarani, deve tenersi a debita distanza da altre navi e se le circostanze lo richiedono rallenta la propria marcia.

Se l'incrocio ha luogo in prossimità del pontile, la distanza può essere ridotta fino a due larghezze della nave maggiore; in questo caso le due navi dovranno diminuire la loro andatura e riprendere la velocità normale solo dopo che l'incrocio sia stato effettuato. Qualche momento prima dell'incrocio ciascuna delle navi eseguirà il segnale acustico di incrocio e manovra.

E' fatto obbligo al Comandante di fermare immediatamente le macchine nei casi in cui non sia accolto dall'altra nave, a segno di intelligenza, il segnale di cui sopra.

3. 4. APPRODO AI PONTILI

L'approdo ai pontili deve essere effettuato di norma nel senso della corsa e la manovra deve essere eseguita con la prudenza e con l'esperienza suggerite dalle caratteristiche della nave e dalle particolari condizioni del tempo in quel momento.

Il personale addetto agli scali deve prestare ogni aiuto al personale di bordo, specialmente in caso d'avverse condizioni meteorologiche.

3. 5. ENTRATA ED USCITA DAI PORTI

Le navi in entrata nei porti devono sempre dare la precedenza alle navi ed ai natanti in uscita e, se necessario, devono fermarsi all'esterno degli stessi ad una distanza tale da consentire la manovra all'altra nave o natante. Tanto le uscite, quanto le entrate dai porti devono essere effettuate a velocità ridotta e con scafo già completamente dislocato a sufficiente distanza di sicurezza dall'imboccatura del porto, in modo da limitare il moto ondoso.

3. 6. DOPPIAGGIO DELLE PUNTE

Una nave che si appresta a doppiare una punta, in corsa ascendente o discendente, si deve tenere sulla propria dritta garantendo all'altra un sufficiente spazio per la manovra di contro bordo e, al fine di segnalare la propria presenza in tempo utile, emetterà il segnale di incrocio e di manovra previsto.

3. 7. PRECAUZIONI IN CASO DI AVVERSE CONDIZIONI ATMOSFERICHE.

In presenza di avverse condizioni atmosferiche, il Comandante deve mettere in atto tutte quelle regole dell'arte marinaresca atte a garantire il buon termine della navigazione e deve disporre l'equipaggio in stato di allerta, sia nelle mansioni proprie che in quelle più specifiche, a seconda del particolare bisogno.

In tempo di nebbia, di foschia, di neve o scarsa visibilità egli deve attenersi alle norme e disposizioni previste. In tali condizioni pertanto, ove il Comandante ritenga di poter proseguire il servizio intrapreso, deve procedere a velocità di sicurezza. In ogni caso, avvalendosi della bussola e di tutti gli altri strumenti di navigazione installati a bordo, assicura con massima perizia la necessaria guardia in funzione anticollisione e di navigazione.

Il Comandante, in caso di avverse condizioni atmosferiche, ha facoltà, a ponderato suo giudizio, di sospendere parzialmente o totalmente il servizio, o di omettere gli approdi più esposti alla traversia delle onde e del vento. Di questa sua decisione dovrà informare immediatamente la Direzione di Esercizio e gli scali interessati.

3. 8. SICUREZZA DEGLI ORMEGGI.

Spetta al Comandante assicurarsi che durante le soste prolungate di una nave ad uno scalo, in porto o presso il cantiere durante il giorno, e soprattutto durante il pernottamento, gli ormeggi siano efficienti ed in numero adeguato. Di massima l'ormeggio dovrà essere effettuato tenendo conto delle caratteristiche meteorologiche prevalenti alle quali lo scalo o l'approdo è solitamente assoggettato. Nel caso di avverse condizioni meteorologiche, provvederà a concordare per tempo, con gli uffici preposti o con il Responsabile dello scalo, una eventuale variazione degli ormeggi.

3. 9. OBBLIGO DI SOCCORSO.

Il Comandante, nella misura compatibile con la sicurezza della propria nave, equipaggio e passeggeri, deve prestare immediato aiuto a qualsiasi natante in difficoltà ed alle persone che chiedano soccorso, senza l'obbligo di recupero del relitto. Il Comandante dà immediata informazione di quanto successo alla Direzione di Esercizio con qualsiasi mezzo a disposizione, in modo da poter dare immediato avviso alle forze dell'ordine.

3. 10. MANOVRE PERIODICHE DI SICUREZZA.

Le manovre periodiche di sicurezza devono essere effettuate secondo quanto prescritto dall'articolo 123 del Regolamento per la Navigazione Interna. Tali prove devono essere svolte all'atto dell'entrata in servizio della nave dopo un periodo di inattività di due mesi e comunque ogni sei mesi.

Le manovre periodiche di sicurezza hanno un duplice scopo:

- l'addestramento del personale;
- la verifica dell'efficienza degli apparati.

L'esito di tali prove deve essere riportato sul Giornale di bordo compilando l'apposito modulo "M.P.S." di cui una copia resta a bordo e l'altra va inviata alla Direzione di Esercizio .

3. 11. ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE.

Il personale navigante deve essere in possesso del titolo professionale e della qualifica di autorizzato relativi alla mansione da svolgere a bordo. Formazione specifica su ciascun mezzo può essere acquisita con giornate di addestramento.

Il personale imbarcato per la prima volta (di ruolo e stagionale) deve essere sottoposto ad un periodo di addestramento. Ogni Comandante provvede per iscritto a comunicare alla Direzione di Esercizio in merito all'addestramento.

Al fine di ottenere un buon livello di preparazione all'uso delle dotazioni di sicurezza nei casi di emergenza secondo le necessità derivanti dal grado di addestramento raggiunto dal personale imbarcato, il Comandante, durante il normale orario di servizio e informando preventivamente la Direzione di Esercizio, stabilisce di effettuare addestramento per:

- recupero uomo in mare;
- incendio a bordo;
- falla o via d'acqua;
- abbandono nave;
- avaria grave al timone;
- sbandamento.

Inoltre, il personale che dimostri particolare attitudine può essere addestrato ad altri compiti di bordo, compatibilmente con le esigenze di navigazione.

Qualora un'agente, in possesso dei requisiti minimi prescritti, intenda effettuare l'addestramento pratico atto a sostenere l'esame per l'acquisizione di un titolo professionale di autorizzato, dovrà richiedere preventivamente l'autorizzazione scritta alla Direzione di Esercizio, presentarla al Comandante che accettando, l'imbarco per l'apprendimento in soprannumero, ne segnala la presenza a bordo sul rapporto di corsa.

3. 12. PROVVEDIMENTI IN CASO DI GRAVI INCIDENTI

Nel caso di un grave incidente di navigazione, di incaglio, di incendio, di collisione ed avaria, tutto l'equipaggio, al segnale prescritto si porta immediatamente al proprio posto di manovra, secondo le norme indicate nei *"Ruoli di sicurezza di bordo"*. Eseguirà prontamente gli ordini del Comandante, mantenendo e dando esempio di calma e sangue freddo verso i viaggiatori, in modo da limitare il diffondersi del panico.

Il Comandante prende le necessarie decisioni, chiama i soccorsi o devia dalla rotta normale per raggiungere lo scalo più vicino o dirige la nave ad incagliare. In quest'ultimo caso deve prendere tutte le misure e le precauzioni necessarie e, se la nave costituisse pericolo per la sicurezza della navigazione, deve esporre i segnali previsti ed adottare immediatamente le misure necessarie per evitare pericoli ulteriori. In ogni caso il Comandante deve avvertire, senza indugio, la Direzione di Esercizio e, se possibile, le Forze dell'Ordine.

Dopo un incidente di navigazione, ogni persona coinvolta dovrà tenersi a disposizione del Comandante affinché possa essere stabilita la sua identità, le caratteristiche della sua unità nautica e la dinamica dell'incidente.

Il Comandante darà immediata informazione di quanto successo alla Direzione di Esercizio con qualsiasi mezzo a disposizione, in modo che possano essere avvisate le Forze dell'Ordine.

3. 13. NORME IN CASO D'INCENDIO.

Ogni nave è dotata di cartello di avvertimento per l'opportuno comportamento dei passeggeri in caso di incendio. Qualunque membro dell'equipaggio che si accorga di un inizio di incendio, deve subito adoperarsi per l'estinzione con ogni mezzo a portata di mano. A tal proposito gli estintori a bordo dovranno essere dislocati secondo il piano antincendio esposto al pubblico e segnalato con apposita indicazione.

Al segnale, i passeggeri devono essere allontanati dalla vicinanze dell'incendio ed indirizzati nelle zone che il Comandante riterrà più idonee al fine della loro salvaguardia. Gli ordini impartiti devono essere eseguiti con la massima calma evitando possibili ed ulteriori pericoli dovuti al panico o all'allarmismo.

Ciascun membro d'equipaggio, secondo i ruoli di sicurezza di bordo, mette in atto tutto ciò che si renderà possibile al fine di ottenere:

- lo spegnimento di ogni pur minimo focolare d'incendio in tempi rapidi;
- l'incolumità dei passeggeri;
- la limitazione dei danni.

L'equipaggio deve adoperarsi affinché ogni operazione si svolga nel massimo ordine e competenza, e terrà in debito conto eventuali segnalazioni che i passeggeri dovessero far pervenire in merito a scintille nei circuiti elettrici, surriscaldamenti o anomalie da funzionamento degli apparecchi elettrici o quant'altro possa costituire potenziale pericolo d'incendio.

La sollecitudine con la quale si svolgono le operazioni di spegnimento é di notevole importanza. Se l'incendio é di vaste proporzioni, ci si deve anzitutto sincerare che non vi siano delle persone in pericolo imminente, nel qual caso bisogna occuparsi subito del loro salvataggio. Nel contempo si cercherà di scoprire le cause che hanno provocato l'incendio e badare alla natura delle materie in combustione onde stabilire il mezzo più adatto per l'estinzione e le misure precauzionali del caso.

Il Comandante dà immediata informazione di quanto successo alla Direzione di Esercizio con qualsiasi mezzo a disposizione e dirige, se possibile, allo scalo più vicino.

3. 14. PROVVEDIMENTI IN CASO DI COLLISIONE.

Nel caso di collisione tra navi, ciascun Comandante è tenuto a prestare soccorso alle altre navi, a passeggeri ed equipaggi sempre che lo possa fare senza grave pericolo per la sua nave e per le persone che sono a bordo. Nessuno dei Comandanti deve allontanarsi se non dopo avere accertato il cessato pericolo da parte dei Comandanti coinvolti.

Nel caso ne ravvisi l'opportunità, ogni Comandante, prima di riprendere la navigazione, deve accertare lo stato di navigabilità del proprio mezzo con appropriate ispezioni nei locali sottocoperta e, ove necessitasse, di ogni apparato presente a bordo.

I Comandanti danno immediata informazione di quanto successo alla Direzione di Esercizio con qualsiasi mezzo a disposizione.

3. 15. PROVVEDIMENTI IN CASO DI NAUFRAGIO.

Sotto la guida e gli ordini del Comandante, l'equipaggio, secondo quanto stabilito dai ruoli di sicurezza di bordo, deve prestarsi con spirito di abnegazione, coraggio e sangue freddo al salvataggio dei viaggiatori. Nel caso in cui venga coinvolto un piroscifo il personale di macchina prima di abbandonare il proprio posto "ritira" i fuochi e "svapora" le caldaie. Qualora il naufragio appaia inevitabile, il Comandante dirige la nave ad incagliare in prossimità di una riva, favorendo così l'abbandono nave da parte dei passeggeri.

Al segnale l'equipaggio effettua le seguenti manovre:

- getta fuori bordo tutto il materiale galleggiante, atto a fornire sostegno nell'acqua, come zattere, sedili, tavole, casse, carabottini ecc.. I canotti o gli autogonfiabili devono essere subito ammarati e riservati ad accogliere le donne, i ragazzi e gli inabili che fossero tra i viaggiatori;
- inquadra ordinatamente i passeggeri nei luoghi più adatti all'abbandono nave;
- verifica che i passeggeri siano vestiti in modo adeguato;
- fornisce loro le istruzioni sulla necessità di porsi in acqua al riparo da eventuali risucchi;
- avvia donne, bambini e soggetti deboli in genere in prossimità di eventuali mezzi collettivi di salvataggio e dei materiali precedentemente ammarati;
- distribuisce i salvagente anulari, ciascuno per due passeggeri;
- si accerta che i viaggiatori indossino i giubbetti di salvataggio ove previsti.

L'equipaggio abbandona la nave dopo aver fatto tutto il possibile per portare in salvo i viaggiatori.

Il Comandante darà immediata informazione di quanto successo alla Direzione di Esercizio con qualsiasi mezzo a disposizione.

3. 16. DANNI AD ALTRI NATANTI.

Nel caso si verificassero danni ad altri natanti, una volta constatata la condizione delle persone e delle cose ed avendo prestato, se necessario, il dovuto soccorso, il Comandante, nel redigere il rapporto circostanziato dei fatti accaduti, deve raccogliere il maggior numero di testimonianze sulla dinamica dell'incidente. Sarà sua cura trasmettere tempestivamente alla Direzione di Esercizio tutto il materiale raccolto, allegando i nominativi di eventuali testimoni, i dati del mezzo coinvolto, quelli delle persone imbarcate, l'elenco del materiale danneggiato. Il Comandante dà immediata informazione di quanto successo alla Direzione di Esercizio con qualsiasi mezzo a disposizione.

3. 17. SOSPENSIONI ED INTERRUZIONI DI CORSE ED OMISSIONI DI FERMATE.

In caso di avverse condizioni atmosferiche il Comandante ha la facoltà, a ponderato suo giudizio, di sospendere parzialmente o totalmente il servizio, o di omettere gli approdi più esposti alla traversia delle onde, del vento o sottoposti a particolari situazioni di cattiva visibilità, fino a migliorate condizioni del tempo. Le sospensioni, le interruzioni di corse e l'omissione di fermate devono comunque essere motivate.

Delle variazioni d'orario e dei conseguenti ritardi, il Comandante dà immediata informazione alla Direzione di Esercizio ed agli Scali interessati, con qualsiasi mezzo a disposizione, in modo da poter dare immediato avviso all'utenza, indirizzando i viaggiatori per la prosecuzione del loro viaggio, secondo le disposizioni che gli verranno impartite.

3. 18. GARE ED ALTRE MANIFESTAZIONI NAUTICHE.

Le autorizzazioni alle gare ed alle altre manifestazioni vengono rilasciate dagli organi preposti previo parere della Direzione di Esercizio. Ciascuna gara o manifestazione con parere favorevole viene poi specificata con Ordine di Servizio / Movimento.

Qualora si verificassero particolari condizioni di difficile navigazione e ove non fosse possibile richiedere l'intervento diretto ed immediato delle forze navali di polizia, si provvederà a segnalare tempestivamente alla Direzione di Esercizio l'accaduto.

I Comandanti devono manovrare secondo le opportunità del caso, al fine di evitare possibili situazioni di pericolo.

3. 19. TRAGHETTI.

L'imbarco di mezzi di qualsiasi caratteristica è vincolato alle norme tecniche che regolano gli impianti fissi di terra e le caratteristiche delle motonavi traghetto. Devono essere rispettate le seguenti disposizioni:

- il Comandante della nave traghetto, prima di disormeggiare, deve accertarsi che l'accesso all'approdo sia stato impedito con le apposite sbarre o catenelle e la rampa, se presente, sia rialzata e sbarrata. Quest' ultima prescrizione deve essere osservata per tutta la durata della traversata;
- durante la navigazione, ed in particolare durante le operazioni di ormeggio e di disormeggio, il personale di bordo vigila attentamente affinché i passeggeri non si avvicinino ai congegni di manovra e non accedano alle plance;
- il trasporto degli autoveicoli sulle navi traghetto è assimilato a quello del bagaglio registrato ma non consegnato. L'utente deve provvedere, a suo rischio e pericolo, alle operazioni di imbarco e sbarco del veicolo che, unitamente al carico, rimane in sua diretta custodia per tutta la durata della traversata, con esonero dell'Azienda da ogni responsabilità per avarie o perdite dipendenti da difetto di sorveglianza;
- alle operazioni di stivaggio provvede personalmente il Comandante della nave traghetto o suo delegato, nel rispetto dei criteri di razionalità e di diligenza che devono contraddistinguere tale operazione;
- l'imbarco deve essere effettuato rispettando l'ordine di presentazione degli autoveicoli alla banchina. Sarà accordata la precedenza assoluta soltanto alle autoambulanze, ovvero ai similari mezzi di soccorso in servizio ed alle Forze dell'Ordine se richiesto;
- la sequenza delle operazioni deve di massima essere il seguente: sbarco dei viaggiatori, sbarco autoveicoli, imbarco viaggiatori ed imbarco autoveicoli. Si deve evitare il passaggio simultaneo di viaggiatori e autoveicoli;
- non sono ammessi gli automezzi in avaria o privi di autista.

Il Comandante o suo delegato deve accertarsi di quanto segue:

- che prima dell'imbarco l'autoveicolo non presenti perdite di combustibile;
- che il motore degli autoveicoli resti acceso soltanto per il tempo strettamente necessario per effettuare le operazioni di imbarco e sbarco;
- che l'autista abbia inserito la marcia e tirato il freno a mano;
- che sia lasciato fra gli autoveicoli spazio sufficiente per il disimpegno dei passeggeri e per l'accesso alle zone delimitate;
- che gli autobus siano imbarcati senza passeggeri a bordo;
- che sia rispettato il divieto di fumare;
- che gli autisti disinseriscano la chiave di accensione e che non chiudano le porte a chiave;
- che sia rispettato il divieto di effettuare qualsiasi lavoro di riparazione agli autoveicoli o di manovre di qualsiasi genere con gli stessi;
- che non siano imbarcate armi cariche, munizioni, materie infiammabili od esplosivi o, comunque, sostanze pericolose per l'incolumità propria ed altrui, fatta eccezione per il carburante esistente nei serbatoi.

E' fatto divieto di imbarcare sulle corse traghetto autocisterne, adibite al trasporto di merci pericolose, compreso il gasolio. I viaggi a cisterna vuota possono essere effettuati se il titolare é in possesso di un certificato di bonifica della cisterna, rilasciato da ditte specializzate. L'autocarro deve essere bloccato, cioè con motore spento, marcia inserita e freno a mano tirato.

Qualora si presenti all'imbarco un autoveicolo con carico di merci pericolose o ritenute tali, il Comandante si rivolge alla Direzione di Esercizio comunicando il corretto nome tecnico della merce, rilevabile dai documenti di accompagnamento, in modo da potersi assicurare che la stessa possa essere trasportata nel corso del servizio di linea, con passeggeri a bordo, nel rispetto delle norme citate. Il peso dell'automezzo deve essere rilevato da apposito documento accompagnatorio. In assenza di tale documentazione il Comandante può rifiutarne l'imbarco.

3. 20. SERVIZI RAPIDI.

I servizi rapidi sono effettuati da navi del tipo "Aliscafo" e "Catamarano", individuati sugli "Orari Ufficiali" secondo modalità e specifiche proprie.

L'avvicinamento ai pontili deve avvenire, quando possibile, perpendicolarmente all'impianto stesso. Nel caso dell'aliscafo è opportuno effettuare le manovre in dislocamento al minimo. La planata va effettuata ad opportuna distanza dai pontili sia per ridurre l'effetto dell'onda che l'emissione di gas di scarico.

E' vietato avvicinarsi ad imbarcazioni, natanti, rive e spiagge con bagnanti, porti, zone di particolare interesse naturalistico. Ciò é consentito solo in caso di assoluta necessità a scafo dislocante. Durante la navigazione in condizioni di tempo avverso, il Comandante predispone la guardia in plancia per la sorveglianza della superficie delle acque interessata alla navigazione, allo scopo di individuare tempestivamente ogni ostacolo che può costituire pericolo (oggetti galleggianti e/o semisommersi).

CAPITOLO 4 – DELLE REGISTRAZIONI E DELLE SEGNALAZIONI

4. 1. SEGNALAZIONI DEGLI INCIDENTI ED INCONVENIENTI.

Di qualsiasi inconveniente che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio o di eventuali incidenti di navigazione o di manovra, il Comandante deve dare immediata comunicazione alla Direzione di Esercizio usando il ponte radio o il mezzo più rapido possibile. Dovrà quindi inviare alla Direzione di Esercizio il rapporto che precisi i fatti, le circostanze e le presunte responsabilità di quanto accaduto.

Per avarie al motore ed allo scafo, la comunicazione deve essere fatta, contemporaneamente, al Cantiere, allo scopo di accelerare al massimo i primi provvedimenti del caso.

Nel caso di incidente mortale avvenuto a bordo o di perdita in lago di passeggero, il Comandante informa la Direzione di Esercizio usando il ponte radio o il mezzo più rapido possibile e denuncia il fatto alle Forze dell'Ordine.

4. 2. INFORTUNI A BORDO.

Nel caso di infortunio a bordo a viaggiatore od a componente dell'equipaggio, il Comandante provvede affinché siano immediatamente prestate le prime cure, avvalendosi, ove ne sussista la possibilità, dell'aiuto di medici o personale sanitario presente a bordo, ovvero provvede direttamente alla chiamata del **"Servizio Emergenza 118"** o direttamente o tramite le strutture aziendali.

Per infortunio ed incidente ad un passeggero, il Comandante raccoglie le generalità complete ed il domicilio dell'infortunato, oltre a quelle di altri eventuali testimoni, circostanziando la dinamica dell'incidente, l'orario, il luogo e la causa. Trascrive il tutto sull'apposito stampato in dotazione, che deve essere inoltrato alla Direzione di Esercizio con la massima urgenza.

Per infortunio al personale di bordo, la relativa denuncia deve essere inviata utilizzando l'apposito modulo, controfirmato dal Comandante secondo le modalità previste dalla Direzione di Esercizio.

4. 3. AVVISTAMENTO DI RELITTI, DI SALME O ALTRO.

Durante la navigazione, nel caso fossero avvistati relitti o materiale in galleggiamento tali da rappresentare serio pericolo per la navigazione, il Comandante ha l'obbligo di darne tempestiva informazione alla Direzione di Esercizio, alle altre navi in transito nella zona, indicando l'esatta posizione, la consistenza e la natura della deriva informando nel contempo le Forze dell'Ordine.

Ove percorrendo la propria rotta si avvistasse una salma, è fatto obbligo di mantenere la nave sulla posizione, sino all'arrivo delle autorità competente.

4. 4. GIORNALE DI BORDO.

Il "Giornale di bordo" che ha le pagine numerate ed è firmato dal Funzionario Provinciale responsabile, deve essere tenuto con la massima cura, con registrazioni a penna, senza abrasioni, cancellature e strappi.

Il "Giornale di Bordo" è il documento che testimonia l'attività della nave in ciascuna giornata di esercizio; esso pertanto riveste importanza, non solo ai fini amministrativi in quanto è l'atto che attesta tutto quanto concerne il servizio anche in sede tecnica e disciplinare e giudiziaria.

Nel giornale di bordo devono in ogni caso essere riportati sia i servizi normali di linea, sia ogni altro impiego della nave per qualsiasi altro motivo. Per giornata d'esercizio si intende l'arco di tempo che intercorre dall'inizio della navigazione alla fine. Il Comandante è obbligato a riportare ogni eventuale anomalia o fatto riguardante il viaggio e, allorché effettuati, gli eventuali addestramenti alle manovre e/o alle prove di sicurezza con gli esiti conseguiti. Inoltre, deve firmare di proprio pugno in calce a termine del proprio servizio eseguito, annullando ogni altro spazio rimasto inutilizzato.

Il Comandante deve richiedere per iscritto alla Direzione di Esercizio un nuovo esemplare in corso di validità al momento della compilazione della trentesima pagina prima dell'ultima. Il Giornale di Bordo esaurito deve essere inviato alla Direzione di Esercizio.

4. 5. RAPPORTI DI CORSA.

Il Comandante alla fine del servizio deve inviare immediatamente alla Direzione di Esercizio il "Rapporto di Corsa" (in modello originale) compilato con tutte le annotazioni prescritte, segnalando gli eventuali rilievi di servizio della giornata.

4. 6. REGISTRO DI MACCHINA.

A bordo deve essere tenuto il "Registro di Macchina" che, oltre ad essere indispensabile ai fini della manutenzione periodica della macchina, dei generatori e dei propulsori, ecc., è per il Motorista il riferimento più importante per la buona condotta degli apparati di bordo. Ogni intervento in merito a rifornimenti, controlli, manutenzioni e sostituzioni di materiale, ecc..., deve quindi essere annotato su detto registro; tali dati sono essenziali perché il cantiere possa effettuare le opportune verifiche e manutenzioni a scadenza. Ove necessario, devono essere riportate osservazioni sintetiche, anche per informativa agli agenti che presteranno servizio successivamente; di qualsiasi anomalia si dovrà riferire tempestivamente alla Direzione di Esercizio ed al Servizio Tecnico.

Ogni intervento effettuato dal Servizio Tecnico deve essere annotato e controfirmato su detto registro. Tale documento deve quindi essere compilato giornalmente in ogni sua parte, effettuando le letture e le annotazioni richieste. A termine settimana deve essere inviata copia del foglio al Servizio Tecnico.

4. 5. REGISTRO DEI RECLAMI.

Nella cabina del Comandante deve essere conservato il "Registro dei Reclami", a pagine numerate, rilasciato dall' ufficio competente, sul quale i viaggiatori possono stendere reclami per constatati disservizi relativi al servizio in corso. Il Comandante, prima di consegnare detto registro al passeggero che ne faccia richiesta, si informa circa le motivazioni del reclamo e prende visione di un documento di identificazione in corso di validità, mancando il quale il Comandante invita il passeggero a trasmettere il reclamo per vie ordinarie. Il reclamo deve essere annotato in modo chiaro e leggibile , riportando le generalità ed il recapito del reclamante e deve essere firmato in modo leggibile. Se il passeggero non intende adempiere a tale formalità, il Comandante non consegna il "Registro dei Reclami". Dopo l'inserzione di ogni reclamo, il Comandante può aggiungere le proprie osservazioni e giustificazioni e quelle di altri passeggeri, testimoni del fatto. Il "Registro dei Reclami" deve essere quindi inviato con urgenza alla Direzione di Esercizio, affinché questa possa attivare le procedure previste. Ogni pagina del "Registro dei Reclami" è dedicata ad un solo reclamo. Nessuno, oltre al Comandante ed ai Funzionari preposti, può avere accesso alla lettura di precedenti reclami. Il "Registro dei Reclami" esaurito va inviato alla Direzione di Esercizio con le stesse modalità stabilite per il "Giornale di Bordo".

4. 8. INVENTARIO DI BORDO.

A bordo della nave è tenuto l'inventario di bordo opportunamente compilato così come previsto dalla normativa vigente. La tenuta dell'inventario di bordo è compito del Comandante il quale deve provvedere a che gli oggetti di corredo, gli attrezzi di rispetto e le dotazioni prescritte indicate nell'inventario, siano presenti a bordo e siano funzionanti. Sarà sua cura richiedere la sostituzione del materiale nel caso fosse necessario, inoltrando alla Direzione di Esercizio sollecita richiesta.

4. 9. OGGETTI RINVENUTI.

Tutti gli oggetti rinvenuti a bordo delle navi devono essere immediatamente consegnati al Comandante. Nel caso il rinvenimento fosse stato fatto da un viaggiatore, devono essere rilevati i suoi dati e rilasciata apposita ricevuta. Si devono annotare le principali caratteristiche (distinta degli oggetti, tipo, marca, modello) e nel caso di restituzione bisognerà accertare l'effettivo diritto del pretendente, rilevando le generalità da un documento in corso di validità. Analogo comportamento dovrà essere tenuto dai responsabili degli scali in caso di rinvenimento di oggetti nelle adiacenze delle biglietterie e delle aree di servizio viaggiatori. Il materiale rinvenuto deve essere consegnato alla Direzione di Esercizio che attiva le procedure previste.

CAPITOLO 5 – DEGLI STRUMENTI DI NAVIGAZIONE E DI TRASMISSIONE

5. 1. BUSSOLA.

La bussola è lo strumento principale previsto a bordo per la navigazione ed in quanto tale deve essere protetta nella propria chiesuola evitando, il più possibile, influenze di campi magnetici estranei.

Il Comandante ha la responsabilità della verifica del funzionamento della bussola, che può essere effettuato confrontando le indicazioni dello strumento con riferimenti noti.

Per un corretto funzionamento dello strumento:

- controllare che il basamento della bussola sia in corrispondenza dei riscontri segnati su parte fissa e mobile;
- controllare il liquido posto all'interno della bussola;
- informare la Direzione di Esercizio di qualsiasi anomalia riscontrata.

E' vietato intervenire direttamente sullo strumento.

E' buona norma al fine del decoro di bordo, che eventuali parti esterne in ottone, siano periodicamente lucidate.

5. 2. RADAR.

Il radar è uno strumento ausiliario della navigazione, fondamentale in condizioni di nebbia e scarsa visibilità. I Comandanti sono tenuti a conoscerne l'uso, sia come dispositivo ausiliario durante l'avvicinamento ai pontili, sia in funzione di strumento anticollisione; periodicamente dovranno, per lo stesso fine, addestrare altri componenti l'equipaggio.

Per garantire la sua buona conservazione e per controllarne il suo regolare funzionamento, deve essere tenuto in esercizio almeno trenta minuti al giorno. Qualsiasi anomalia va segnalata alla Direzione di Esercizio. Il Comandante deve tenere presente che il rilevamento di un'altra nave od ostacolo fatto con il radar non costituisce una certezza tale da esonerarlo dall'assumere tutti quegli accorgimenti previsti dalla navigazione in caso di avverse condizioni atmosferiche.

E' fatto divieto al personale d'equipaggio di utilizzare impropriamente l'apparato radar di bordo; ogni anomalia deve essere tempestivamente segnalata.

5. 3. PONTI RADIO.

L'uso del radiotelefono di bordo è riservato al Comandante od ad un suo delegato al momento.

E' fatto obbligo di tenere l'apparato radio sempre acceso ed in ascolto. Ogni comunicazione deve avvenire in maniera concisa e chiara. Per ottenere i migliori risultati bisogna, a inizio turno, regolarlo in modo opportuno secondo le indicazioni tecniche previste. E' vietato qualsiasi uso improprio ed ogni altra trasmissione se non quella relativa alle esigenze di servizio. In caso di emergenza deve essere tenuto il silenzio radio da parte di quegli utenti non direttamente interessati e le chiamate devono essere effettuate solo in caso di reale necessità, in modo da lasciare libera ogni trasmissione.

Le disposizioni di cui sopra devono essere osservate anche dal personale degli scali dotati di ponte radio.

5. 4. TELEFONI AZIENDALI E CELLULARI.

L'uso dei telefoni fissi nell'ambito aziendale è consentito solo ed esclusivamente per motivi di servizio. La risposta alla chiamata dei telefoni aziendali deve essere tempestiva.

In ogni caso, in presenza di comunicazione in partenza da un qualsiasi scalo dell'esercizio, l'interessato deve compilare in ogni sua parte il "Registro telefonico" in dotazione.

Durante il servizio l'uso degli apparati cellulari personali deve essere ridotto al minimo indispensabile, soprattutto se in presenza di pubblico.

La frequenza e la durata di tutte le comunicazioni deve essere sempre limitata alle reali necessità.

CAPITOLO 6 – DEL PERSONALE ADDETTO AGLI SCALI

6. 1. NORME GENERALI.

Il personale in servizio agli scali, deve organizzare tutte le operazioni che precedono o seguono le manovre delle navi ai pontili (imbarco o sbarco di viaggiatori, veicoli, merci, accesso ai pontili, ecc...).

Per ogni altra esigenza riguardante la sicurezza durante le operazioni d'approdo, di partenza e per ogni altra necessità relativa alla regolarità del servizio di navigazione, è da considerarsi alle dirette dipendenze del Comandante, i cui ordini devono essere eseguiti con la massima prontezza.

6. 2. ASSUNTORIE.

Il personale di assuntoria è regolamentato dalla legislazione vigente, ed ha in affidamento i servizi di biglietteria, di ricevimento e spedizione merci, di pulizia, custodia dei beni aziendali, sorveglianza dei locali, impianti e piazzali, delle merci e valori e del materiale che si trova nello scalo di competenza.

Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento ed alla circolazione delle navi. Fanno eccezione le circostanze straordinarie o imprevedute, dietro richiesta della Direzione di Esercizio o del Comandante.

E' fatto obbligo agli assuntori di osservare e fare osservare dai propri coadiutori e dipendenti le prescrizioni che sono indicate nel contratto di conferimento di assuntoria, nonché le altre prescrizioni contemplate nel "Regolamento di Esercizio" e negli "Ordini di Servizio".

6. 3. CONTROLLO DEI PONTILI

In relazione alla circolazione delle navi e prima che qualsiasi passeggero sia ammesso all'imbarco, l'agente o l'assuntore, in quel momento in servizio allo scalo, deve accertare con la massima cautela, dotandosi dei previsti presidi di sicurezza, il buono stato dell'impianto d'approdo e cioè:

- il livellamento di eventuali zone mobili del pontile secondo le variazioni del livello lago e la messa in sicurezza dei suoi meccanismi;
- lo stato di usura e l'integrità delle palificazioni;
- i piani di camminamento, il corrimano, il parapiede e la passerella;
- il funzionamento dei segnali luminosi del pontile, soprattutto nel caso di scarsa visibilità, durante la notte e ogni qualvolta se ne ravvisi una particolare necessità;
- il posizionamento del salvagente con sagola durante il servizio.

Ogni anomalia che possa pregiudicare l'incolumità dei viaggiatori o la sicurezza del servizio dovrà essere immediatamente segnalata al Comandante della nave in avvicinamento e sollecitamente alla Direzione di Esercizio per gli opportuni interventi.

Particolare attenzione deve essere posta da parte del personale addetto alla vigilanza dei pontili adibiti all'imbarco automezzi sulle navi traghetto. Ogni autoveicolo, che risulta non rispondente alle disposizioni del punto 3.19. del presente Regolamento, deve essere tempestivamente segnalato al Comandante della nave traghetto. E' fatto assoluto obbligo di osservare i limiti di carico degli automezzi ammessi all'imbarco secondo le prescrizioni tecniche dell'impianto.

6. 4. SERVIZIO BIGLIETTERIA DI TERRA

All'inizio del servizio, tutti gli scali abilitati all'emissione di recapiti di viaggio devono regolarsi al fine di poter erogare i biglietti secondo i tempi previsti dalle disposizioni della Direzione di Esercizio. Nel caso in cui lo scalo fosse presenziato da agente unico con compiti di biglietteria, questi può cessare l'erogazione dei recapiti di viaggio in tempo utile per prestare assistenza alla nave. Eventuali guasti alle emettitrici in dotazione non esonerano l'agente dal rilasciare i biglietti richiesti, che possono essere erogati, manualmente, a mezzo modello sostitutivo e sino al sopraggiungere della nave.

Il personale addetto agli scali:

- fornisce adeguata assistenza ed informazione ai viaggiatori e tratta il pubblico con la massima urbanità e cortesia;
- espone gli orari di Esercizio nel numero previsto, provvede alla loro sostituzione periodica di stagione, al termine del servizio dell'ultimo giorno di validità, se non effettuato da altro personale incaricato direttamente dalla Direzione di Esercizio;
- espone negli appositi indicatori i cartelli di destinazione dei vari battelli, ove esistano, regolando opportunamente gli "orologi-orario", ove esistano, sull'ora precisa di partenza;
- annuncia ai viaggiatori in partenza, a voce o a mezzo di sistema di diffusione sonora se in dotazione, l'arrivo e la destinazione delle navi e, ove sussista, l'eventuale ritardo;
- impedisce l'accesso dei viaggiatori al pontile sino al termine delle manovre di attracco e di ormeggio, nonché l'accesso di estranei, la pesca o altro;
- regola il passaggio dei viaggiatori, vietando eventuali soste o sovraccarico della struttura;
- vigila affinché lo scalo con le sue pertinenze (atrio, sala d'aspetto, biglietterie ecc.) siano costantemente mantenuti in ottimo stato di pulizia, affigge i manifesti ordinatamente e cura le aiuole o le piante ornamentali;
- provvede, in ausilio alle manovre di avvicinamento della nave al pontile, sia di giorno che di notte, in caso di nebbia o nevicata con segnalazioni, mediante sirena ad aria compressa o cornetta, ripetute a brevi intervalli ed orientate in direzione della nave.

Fatte salve le deroghe stabilite dalle "Condizioni di trasporto", lo sbarco e l'imbarco delle merci viene effettuato dal personale dello scalo, coadiuvato da quello di bordo, secondo gli ordini e le direttive della Direzione di Esercizio e quelli impartiti dal Comandante. La manipolazione delle merci deve farsi con riguardo e ordine, osservando tutte le precauzioni necessarie per impedire danni, soprattutto quando si tratti di merci fragili e di colli con imballaggi facilmente deteriorabili. E' ammesso il trasporto di materiale alimentare deteriorabile secondo le norme previste dai regolamenti sanitari.

ALLEGATO "A"

RUOLI DI SICUREZZA DI BORDO

PRESCRIZIONI DI ESERCIZIO

ALLEGATO “A” – “RUOLI DI SICUREZZA”

INDICAZIONI E NORME DI CARATTERE GENERALE

Per “Ruoli di Sicurezza” si intende l’assegnazione di quegli incarichi dati al personale di bordo, per mansione, che dovranno essere messi in atto al fine di ottenere i massimi risultati di sicurezza.

Permane comunque la discrezionalità di applicazione dei ruoli seguenti da parte del Comandante in particolari circostanze.

Qui di seguito vengono riportate le condizioni per le quali sono state definiti i “Ruoli di Sicurezza” validi per tutti gli equipaggi e navi:

- **UOMO IN ACQUA;**
- **INCENDIO;**
- **FALLA;**
- **ABBANDONO NAVE;**
- **AVARIA GRAVE AL TIMONE;**
- **SBANDAMENTO.**

In caso di pericolo, avaria o incidente, l’intervento risulterà efficace soltanto se ciascun membro dell’equipaggio:

- conosce gli impianti di bordo;
- conosce le prescrizioni attinenti;
- agisce con prontezza e determinazione in relazione agli ordini impartiti;
- effettua costanti controlli alle apparecchiature.

UOMO IN ACQUA.

- far pervenire al Comandante della nave l’allarme generale onde consentire un tempestivo recupero del naufrago.
- propagare l’allarme generale al grido di “uomo in acqua” a dritta / a sinistra;
- lanciare i salvagenti;
- eseguire la manovra più opportuna per l’avvicinamento e recupero del naufrago;
- invitare i passeggeri a rimanere ai propri posti lasciando libero ogni passaggio;
- indossare i giubbini di salvataggio (personale di coperta);
- approntare il materiale per il recupero (salvagente, scaletta fuori bordo, ecc..).

INCENDIO.

- fermare estrattori e ventilatori;
- chiudere le serrande tagliafuoco;
- intercettare e serrare le tubazioni del combustibile;
- sezionare l’impianto elettrico ed attivare i circuiti di sicurezza;
- predisporre ogni mezzo antincendio;
- selezionare i mezzi più idonei all’estinzione (in funzione della classe d’incendio);
- dislocare i passeggeri in modo da garantire la loro incolumità;
- fermare il natante sottovento (solo per piccoli incendi);
- estinguere l’incendio;
- dirigere la nave al più vicino scalo.

Si dovranno usare i seguenti mezzi antincendio.

- 1) ACQUA (NEBULIZZAZIONE O GETTO):
 - ponti imbarco autoveicoli ed altri ponti;
 - serbatoi in genere (benzina gasolio gas ecc.);
 - legname ed arredamenti in genere.
- 2) CO2 (ANIDRIDE CARBONICA):
 - sala macchine;
 - apparati motore e meccanici;
 - alimentatori e generatori elettrici;
 - cabine elettriche e trasformatori;
 - bruciatori per caldaie;
 - quadri elettrici in genere e funzioni ad essi dipendenti.
- 3) SCHIUMOGENI (ove presenti) :
 - ponti imbarco autoveicoli;
 - olio e gasolio in spargimento o superficie libera.
- 4) POLVERE :
 - alimentatori e generatori elettrici;
 - cabine elettriche e trasformatori (solo in assenza di CO2);
 - quadri elettrici in genera e funzioni ad essi dipendenti (solo in assenza di CO2);
 - arredamenti di ogni tipo;
 - focolai in genere di piccola entità.

FALLA O VIA D'ACQUA.

In presenza di falla o vie d'acqua bisognerà operare affinché sia prevenuta qualsiasi grave carenza di spinta al galleggiamento o sbandamento non controllato. Ogni intervento immediato dovrà perciò tendere alla conservazione della impermeabilità, galleggiabilità e manovrabilità della nave. Si dovrà pertanto procedere a:

- verificare il locale falla e l'entità della stessa;
- verificare i locali stagni;
- verificare chiusura porte stagne;
- chiudere gli oblò;
- chiudere boccaporti ed i passi d'uomo;
- intercettare le tubolature e valvole di esaurimento;
- utilizzare le pompe di dotazione;
- preparare ed utilizzare il materiale antifalla (ove previsto);
- predisporre i passeggeri ed il carico ai fini di un eventuale sbandamento controllato;
- approntare e distribuire i mezzi di salvataggio.

ABBANDONO NAVE.

Qualora il naufragio appaia inevitabile, il Comandante dirige la nave ad incagliare in prossimità di una riva, in zona favorevole allo sbarco dei viaggiatori. Nel caso non sia possibile evitare l'affondamento al largo, l'equipaggio resta al proprio posto il più possibile, fornendo la massima assistenza ai viaggiatori e provvederà a:

- radunare i passeggeri ordinatamente nei luoghi più idonei all'abbandono nave;
- fornire loro istruzione sulla necessità di porsi al sicuro in acqua, rispetto al vortice di affondamento della nave ed al risucchio da essa provocata;
- avviare donne, bambini ed anziani in prossimità o sui mezzi di salvataggio collettivi, aiutandoli a calarsi in acqua dal ponte più basso e senza scarpe;
- incitare i naufraghi a raggiungere la riva con l'ausilio, ove possibile, di materiale in galleggiamento, rimanendo in formazione a gruppi al fine di garantire maggiormente il reciproco aiuto.

AVARIA GRAVE AL TIMONE.

In presenza di avaria alla trasmissione del timone, ed ai suoi sistemi di rispetto, qualora non si possa intervenire immediatamente per il suo ripristino, si provvederà a:

- installare la barra di fortuna assicurandola alla testa del timone, affrancando i paranchi in dotazione per la sua manovra alle bitte;
- porre alla manovra della barra di fortuna il Timoniere od un componente l'equipaggio debitamente addestrato ed esperto;
- organizzare, nel caso sia mancante un sistema di trasmissione ordini, un sistema di passaparola dal comando alla zona operativa;
- dirigere al più vicino scalo;
- ridurre al minimo la velocità.

SBANDAMENTO.

Sono da evitare i carichi asimmetrici. Particolare attenzione dovrà essere posta soprattutto a bordo dei traghetti adibiti al trasporto autoveicoli. In linea generale si dovrà:

- verificare e chiudere gli oblò;
- verificare la chiusura delle porte stagne e chiudere i passi d'uomo ed i boccaporti;
- sgomberare i ponti superiori;
- ridurre la velocità;
- evitare accostate con tutto il timone alla banda;
- trasferire il carico in zone che consentano un riequilibrio idrodinamico;
- scegliere la rotta più idonea, al riparo da eventuali venti di traversia.

ALLEGATO "A 1" - RUOLI DI SICUREZZA DI BORDO - NAVE ARMATA DA EQUIPAGGIO
COMPOSTO DA SETTE UNITA' (secondo tabella Armamento)

A 1.1. COMANDANTE (UOMO IN ACQUA, INCENDIO, FALLA, ABBANDONO NAVE, AVARIA AL TIMONE, SBANDAMENTO)

- E' a completa conoscenza degli impianti e delle apparecchiature di emergenza e sicurezza delle navi nonché degli incarichi di competenza di ciascun membro del suo equipaggio.
- Coordina gli interventi, modificandoli a seconda delle situazioni e del grado di pericolo.
- Avverte tempestivamente gli organi preposti a terra per gli opportuni soccorsi.
- Prima di impartire l'ordine di "abbandono nave" consulta il Macchinista Motorista.

* * *

A 1.2. MACCHINISTA MOTORISTA (UOMO IN ACQUA, INCENDIO, FALLA, ABBANDONO NAVE, AVARIA AL TIMONE)

- E' a completa conoscenza degli impianti e delle apparecchiature di emergenza e sicurezza delle navi nonché degli incarichi di competenza del Fuochista.
- Coordina gli interventi disposti dal Comandante.
- Nel caso di "abbandono nave" é a tal fine consultato dal Comandante.

A 1.3. MACCHINISTA MOTORISTA (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale di allarme si porta al posto di manovra della macchina in stato di massima allerta.
- Esegue le manovre dettate dal Comandante con la massima cautela.

A 1.4. MACCHINISTA MOTORISTA (INCENDIO)

- Ferma la macchina, verifica l'entità dell'incendio.
- Su disposizione del Comandante attiva gli impianti fissi a schiuma meccanica.
- Si assicura della pressione dovuta al collettore incendio ed agisce a comando sulle valvole di erogazione.
- Seziona l'impianto elettrico e attiva le relative emergenze.
- Verifica la chiusura delle porte stagne, controlla le paratie stagne.
- Interviene direttamente nelle operazioni di spegnimento.

A 1.5. MACCHINISTA MOTORISTA (FALLA, ABBANDONO NAVE)

- Aziona i mezzi di esaurimento.
- Verifica la chiusura delle porte stagne; controlla le paratie stagne.
- Collabora a tamponare la falla.
- Nel caso di "Abbandono nave" raduna i passeggeri; collabora alla messa in acqua dei mezzi di salvataggio collettivi e del materiale galleggiante; aiuta i passeggeri ad abbandonare la nave e fornisce loro le istruzioni previste.

A 1.6. MACCHINISTA MOTORISTA (AVARIA AL TIMONE)

- Ferma la macchina.
- Valuta, ed eventualmente interviene sull'avaria.
- Manovra la macchina su ordini del Comandante.

* * *

A 1.7. FUOCHISTA (UOMO IN ACQUA)

- Controlla la pressione della caldaia mantenendola costante.

A 1.8. FUOCHISTA (INCENDIO)

- Spegne la caldaia.
- Interviene direttamente con mezzi portatili sugli incendi di lieve entità.
- Assicura la dovuta pressione al collettore incendio e aziona a comando le valvole di erogazione.
- In presenza di incendio in sala macchina, lato caldaie, predispone l'impianto di estinzione a vapore.
- In caso di incendio di grosse proporzioni, su disposizione del Macchinista / Motorista, apre la valvola di sicurezza, manovrata a distanza esaurendo il vapore in caldaia.

A 1.9. FUOCHISTA (FALLA, ABBANDONO NAVE)

- Spegne i fuochi della caldaia.
- Aziona i mezzi di esaurimento.
- Collabora a tamponare la falla.
- In caso di abbandono nave, su ordine del Macchinista / Motorista, esaurisce il vapore delle caldaie, azionando le relative valvole.

A 1.10. FUOCHISTA (AVARIA AL TIMONE)

- Spegne i fuochi delle caldaie.
- Interviene con il macchinista sull'avaria.
- Inserisce la barra di fortuna e posiziona i paranchi, coadiuvato dai marinai.

* * *

A 1.11. TIMONIERE (UOMO IN ACQUA)

- Governa la nave secondo le disposizioni impartite dal Comandante e esegue, sotto la sua direzione, la prevista manovra atta al recupero del naufrago.

A 1.12. TIMONIERE (INCENDIO)

- Governa la nave secondo le disposizioni impartite dal Comandante.
- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità nelle immediate vicinanze e, a nave ferma, collabora alle operazioni di spegnimento.

A 1.13. TIMONIERE (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- Governa la nave secondo le disposizioni impartite dal Comandante.
- A nave ferma collabora alle operazioni di tamponamento falla.
- Nel caso di "Abbandono nave" raduna i passeggeri; collabora alla messa in acqua dei mezzi di salvataggio collettivi e del materiale galleggiante; aiuta i passeggeri ad abbandonare la nave e fornisce loro le istruzioni previste.

A 1.14. TIMONIERE (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di avaria all'asservimento, nelle navi con doppio sistema effettua la manovra di passaggio alla trasmissione meccanica.
- Nella manovra con barra di fortuna, su indicazioni impartite dal Comandante, coordina l'uso dei paranchi al fine di garantire il governo della nave.

* * *

A 1.15. ASSISTENTE DI BORDO (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale indossa il giubbino di salvataggio e predispone in coperta i mezzi idonei.
- Coadiuvato dai Marinai recupera a bordo il naufrago e gli presta le prime cure.

A 1.16. ASSISTENTE DI BORDO (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità.
- Raduna i passeggeri affinché compiano gli atti idonei alla loro salvaguardia.
- Su disposizione del Comandante e in collaborazione con i Marinai appronta le manichette e le lance e provvede allo spegnimento dell'incendio indirizzandone il getto.

A 1.17. ASSISTENTE DI BORDO (FALLA, ABBANDONO NAVE)

- A mezzo interfono o a voce, mantiene la calma tra i passeggeri.
- Indica ai passeggeri l'area più idonea all'abbandono della nave e fornisce loro le indicazioni per allontanarsi dalla zona.
- Collabora alla messa in acqua dei mezzi collettivi di salvataggio e del materiale galleggiante; distribuisce i salvagenti anulari ai passeggeri.
- Collabora a tamponare la falla.

A 1.18. ASSISTENTE DI BORDO (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di manovra con la barra di fortuna coadiuva il Motorista ed i Marinai alla sua installazione e ove necessario, si predispongono al suo maneggio; trasferisce a voce gli ordini impartiti dal Comandante alla zona operativa.

* * *

A 1.19. MARINAI (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale indossano il giubbino di salvataggio, si portano per la guardia a prua e indicano a gesti il naufrago.
- Nelle vicinanze del naufrago, provvedono, per il suo recupero, al lancio del salvagente con sagola.
- Coadiuvati dall'Assistente di Bordo recuperano a bordo il naufrago e gli prestano le prime cure.

A 1.20. MARINAI (INCENDIO)

- Intervengono direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità;
- Su disposizione del Comandante ed in collaborazione con l'Assistente di Bordo approntano le manichette e le lance e provvedono allo spegnimento dell'incendio indirizzandone il getto.

A 1.21. MARINAI (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- A mezzo interfono o a voce, infondono la calma tra i passeggeri.
- Indicano ai passeggeri l'area più idonea all'abbandono nave e forniscono loro le indicazioni per allontanarsi dalla zona.
- Collaborano alla messa in acqua dei mezzi collettivi di salvataggio e del materiale galleggiante; distribuiscono i salvagenti anulari alle coppie di passeggeri.
- Collaborano a tamponare la falla.

A 1.22. MARINAI (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di manovra con la barra di fortuna coadiuvano il Macchinista Motorista e l'Assistente di Bordo alla sua installazione e ove necessario, si predispongono al suo maneggio; a voce trasferiscono gli ordini impartiti dal Comandante alla zona operativa.

ALLEGATO "A 2" – CAPITOLO II - RUOLI DI SICUREZZA DI BORDO - NAVE ARMATA DA EQUIPAGGIO COMPOSTO DA CINQUE UNITA' (secondo tabella Armamento)

A 2.1. COMANDANTE (UOMO IN ACQUA, INCENDIO, FALLA , ABBANDONO NAVE, AVARIA AL TIMONE, SBANDAMENTO)

- E' a completa conoscenza degli impianti e delle apparecchiature di emergenza e sicurezza delle navi nonché degli incarichi di competenza di ciascun membro del suo equipaggio.
- Coordina gli interventi, modificandoli a seconda delle situazioni e del grado di pericolo.
- Avverte tempestivamente gli organi preposti a terra per gli opportuni soccorsi.

* * *

A 2.2. MOTORISTA (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale di allarme indossa il giubbino di salvataggio e rimane a disposizione in stato di massima allerta.
- Coadiuva l'Assistente di Bordo ed il Marinaio nel predisporre i mezzi di salvataggio ed al recupero a bordo del naufrago.

A 2.3. MOTORISTA (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili sugli incendi di lieve entità.
- Si assicura della pressione dovuta al collettore incendio ed agisce a comando sulle valvole di erogazione.
- Su disposizione del Comandante, attiva gli impianti fissi antincendio CO₂ secondo la procedura stabilita, predispone gli impianti fissi a schiuma meccanica o ad acqua nebulizzata dei ponti.
- Seziona l'impianto elettrico e attiva le relative emergenze.
- Collabora alle operazioni di spegnimento.
- Verifica la chiusura delle porte stagne, controlla le paratie stagne.

A 2.4. MOTORISTA (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- Aziona i mezzi di esaurimento.
- Verifica la chiusura delle porte stagne; controlla le paratie stagne.
- Collabora a tamponare la falla.
- Nel caso di "Abbandono nave" raduna i passeggeri; collabora alla messa in acqua dei mezzi di salvataggio collettivi e del materiale galleggiante; aiuta i passeggeri ad abbandonare la nave e fornisce loro le istruzioni previste.

A 2.5. MOTORISTA (AVARIA AL TIMONE)

- Valuta ed eventualmente interviene sull'avaria.
- In caso di passaggio a trasmissione meccanica arresta la pompa di asservimento idraulico.
- Nella manovra con barra di fortuna esclude gli asservimenti idraulici e i collegamenti meccanici coadiuvato dal Marinaio e dal Assistente di Bordo, inserisce la barra stessa e posiziona i paranchi.
- Attende alla manovra dei paranchi in caso di impiego della barra di fortuna.

A 2.6. TIMONIERE (UOMO IN ACQUA)

- Governa la nave secondo le disposizioni impartite dal Comandante ed esegue, sotto la sua direzione, la prevista manovra atta al recupero del naufrago.

A 2.7. TIMONIERE (INCENDIO)

- Governa la nave secondo le disposizioni impartite dal Comandante.
- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità nelle immediate vicinanze e, a nave ferma, collabora alle operazioni di spegnimento.

A 2.8. TIMONIERE (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- Governa la nave secondo le disposizioni impartite dal Comandante.
- A nave ferma collabora alle operazioni di tamponamento falla.
- Nel caso di “Abbandono nave” raduna i passeggeri; collabora alla messa in acqua dei mezzi di salvataggio collettivi e del materiale galleggiante; aiuta i passeggeri ad abbandonare la nave e fornisce loro le istruzioni previste.

A 2.9. TIMONIERE (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di avaria all’asservimento, nelle navi con doppio sistema effettua la manovra di passaggio alla trasmissione meccanica.
- Nelle navi bidirezionali trasferisce la manovra nella plancia opposta.
- Nella manovra con barra di fortuna, su indicazioni impartite dal Comandante, coordina l’uso dei paranchi al fine di garantire il governo della nave.

* * *

A 2.10. ASSISTENTE DI BORDO (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale indossa il giubbino di salvataggio e predispone in coperta i mezzi idonei;
- Coadiuvato dal Marinaio recupera a bordo il naufrago e gli presta le prime cure.

A 2.11. ASSISTENTE DI BORDO (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità.
- Raduna i passeggeri affinché compiano gli atti idonei alla loro salvaguardia.
- Su disposizione del Comandante ed in collaborazione col Marinaio appronta le manichette e le lance e provvede allo spegnimento dell’incendio indirizzandone il getto.

A 2.12. ASSISTENTE DI BORDO (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- A mezzo interfono o a voce, mantiene la calma tra i passeggeri.
- Indica ai passeggeri l’area più idonea all’abbandono della nave e fornisce loro le indicazioni per allontanarsi dalla zona.
- Collabora alla messa in acqua dei mezzi collettivi di salvataggio e del materiale galleggiante; distribuisce i salvagenti anulari ai passeggeri.
- Collabora a tamponare la falla.

A 2.13. ASSISTENTE DI BORDO (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di manovra con la barra di fortuna coadiuva il Motorista ed il Marinaio alla sua installazione e ove necessario, si predispone al suo maneggio; trasferisce a voce ordini impartiti dal Comandante alla zona operativa.

* * *

A 2.14. MARINAIO (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale indossa il giubbino di salvataggio, si porta per la guardia a prua e indica a gesti il naufrago.
- Nelle vicinanze del naufrago, provvede, per il suo recupero, al lancio del salvagente con sagola.
- Coadiuvato dall’Assistente di Bordo recupera a bordo il naufrago e gli presta le prime cure.

A 2.15. MARINAIO (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità.
- Su disposizione del Comandante ed in collaborazione con l’Assistente di Bordo appronta le manichette e le lance e provvede allo spegnimento dell’incendio indirizzandone il getto.

A 2.16. MARINAIO (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- A mezzo interfono o a voce, infonde la calma tra i passeggeri.
- Indica ai passeggeri l'area più idonea all'abbandono nave e fornisce loro le indicazioni per allontanarsi dalla zona.
- Collabora alla messa in acqua dei mezzi collettivi di salvataggio e del materiale galleggiante; distribuisce i salvagenti anulari alle coppie di passeggeri.
- Collabora a tamponare la falla.

A 2.17. MARINAIO (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di manovra con la barra di fortuna coadiuva il Motorista e l'Assistente di Bordo alla sua installazione e ove necessario, si predispone al suo maneggio; trasferisce a voce gli ordini impartiti dal Comandante alla zona operativa.

ALLEGATO "A 3" – CAPITOLO III - RUOLI DI SICUREZZA DI BORDO - NAVE ARMATA DA EQUIPAGGIO COMPOSTO DA QUATTRO UNITA' (secondo tabella Armamento)

A 3.1. COMANDANTE (UOMO IN ACQUA, INCENDIO, FALLA , ABBANDONO NAVE, AVARIA AL TIMONE, SBANDAMENTO)

- E' a completa conoscenza degli impianti e delle apparecchiature di emergenza e sicurezza delle navi nonché degli incarichi di competenza di ciascun membro del suo equipaggio.
- Coordina gli interventi, modificandoli a seconda delle situazioni e del grado di pericolo.
- Avverte tempestivamente gli organi preposti a terra per gli opportuni soccorsi.

* * *

A 3.2. MOTORISTA (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale di allarme indossa il giubbino di salvataggio e rimane a disposizione in stato di massima allerta.
- Coadiuvato dall'Assistente di Bordo ed il Marinaio nel predisporre i mezzi di salvataggio ed al recupero a bordo del naufrago.

A 3.3. MOTORISTA (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili sugli incendi di lieve entità.
- Si assicura della pressione dovuta al collettore incendio ed agisce a comando sulle valvole di erogazione.
- Su disposizione del Comandante attiva gli impianti fissi antincendio CO₂ secondo la procedura stabilita, predispone gli impianti fissi a schiuma meccanica o ad acqua nebulizzata dei ponti.
- Seziona l'impianto elettrico e attiva le relative emergenze.
- Collabora alle operazioni di spegnimento.
- Verifica la chiusura delle porte stagne, controlla le paratie stagne.

A 3.4. MOTORISTA (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- Aziona i mezzi di esaurimento.
- Verifica la chiusura delle porte stagne; controlla le paratie stagne.
- Collabora a tamponare la falla.
- Nel caso di "Abbandono nave" inquadra i passeggeri; collabora alla messa in acqua dei mezzi di salvataggio collettivi e del materiale galleggiante; aiuta i passeggeri ad abbandonare la nave e fornisce loro le istruzioni previste.

A 3.5. MOTORISTA (AVARIA AL TIMONE)

- Valuta ed eventualmente interviene sull'avaria.
- In caso di passaggio a trasmissione meccanica arresta la pompa di asservimento idraulico.
- Nella manovra con barra di fortuna esclude gli asservimenti idraulici e i collegamenti meccanici coadiuvato dal Marinaio e dall'Assistente di Bordo, inserisce la barra stessa e posiziona i paranchi.
- Attende alla manovra dei paranchi in caso di impiego della barra di fortuna.

* * *

A 3.6. ASSISTENTE DI BORDO (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale indossa il giubbino di salvataggio, si porta per la guardia a prua e indica a gesti il naufrago.
- Nelle vicinanze del naufrago, provvede al suo recupero mediante il lancio del salvagente con sagola.
- Coadiuvato dal Marinaio recupera a bordo il naufrago e gli presta le prime cure.

A 3.7. ASSISTENTE DI BORDO (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità.
- Inquadra i passeggeri affinché compiano gli atti idonei alla loro salvaguardia.
- Su disposizione del Comandante ed in collaborazione col Marinaio appronta le manichette e le lance e provvede allo spegnimento dell'incendio indirizzandone il getto.

A 3.8. ASSISTENTE DI BORDO (FALLA , ABBANDONO)

- A mezzo interfono o a voce, infonde la calma tra i passeggeri.
- Indica ai passeggeri l'area più idonea all'abbandono della nave e fornisce loro le indicazioni per allontanarsi dalla zona.
- Collabora alla messa in acqua dei mezzi collettivi di salvataggio e del materiale galleggiante; distribuisce i salvagenti anulari alle coppie di passeggeri.
- Collabora a tamponare la falla.

A 3.9. ASSISTENTE DI BORDO (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di manovra con la barra di fortuna coadiuva il Motorista ed il Marinaio alla sua istallazione e ove necessario, si predispone al suo maneggio; trasferisce a voce gli ordini impartiti dal Comandante alla zona operativa.

* * *

A 3.10. MARINAIO (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale indossa il giubbino di salvataggio, si porta per la guardia a prua e indica a gesti il naufrago.
- Nelle vicinanze del naufrago, provvede al suo recupero mediante il lancio del salvagente con sagola.
- Coadiuvato dall'Assistente di Bordo recupera a bordo il naufrago e gli presta le prime cure.

A 3.11. MARINAIO (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità.
- Su disposizione del Comandante ed in collaborazione con l'Assistente di Bordo appronta le manichette e le lance e provvede allo spegnimento dell'incendio indirizzandone il getto.

A 3.12. MARINAIO (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- A mezzo interfono o a voce, infonde la calma tra i passeggeri.
- Indica ai passeggeri l'area più idonea all'abbandono nave e fornisce loro le indicazioni per allontanarsi dalla zona.
- Collabora alla messa in acqua dei mezzi collettivi di salvataggio e del materiale galleggiante; distribuisce i salvagenti anulari alle coppie di passeggeri.
- Collabora a tamponare la falla.

A 3.13. MARINAIO (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di manovra con la barra di fortuna coadiuva il Motorista e l'Assistente di Bordo alla sua istallazione e ove necessario, si predispone al suo maneggio; a voce trasferisce ordini impartiti dal Comandante alla zona operativa.

ALLEGATO "A 4" – CAPITOLO IV - RUOLI DI SICUREZZA DI BORDO - NAVE ARMATA DA EQUIPAGGIO COMPOSTO DA TRE UNITA' (secondo tabella Armamento)

A 4.1. COMANDANTE (UOMO IN ACQUA, INCENDIO, FALLA, ABBANDONO NAVE, AVARIA AL TIMONE, SBANDAMENTO)

- E' a completa conoscenza degli impianti e delle apparecchiature di emergenza e sicurezza delle navi nonché degli incarichi di competenza di ciascun membro del suo equipaggio.
- Coordina gli interventi, modificandoli a seconda delle situazioni e del grado di pericolo.
- Avverte tempestivamente gli organi preposti a terra per gli opportuni soccorsi.

* * *

A 4.2. MOTORISTA (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale di allarme indossa il giubbino di salvataggio e rimane a disposizione in stato di massima allerta.
- Coadiuvato dall'Assistente di Bordo nel predisporre i mezzi di salvataggio ed al recupero a bordo del naufrago.

A 4.3. MOTORISTA (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili sugli incendi di lieve entità.
- Si assicura della pressione dovuta al collettore incendio ed agisce a comando sulle valvole di erogazione.
- Su disposizione del Comandante, attiva gli impianti fissi antincendio CO₂ secondo la procedura stabilita, predispone gli impianti fissi a schiuma meccanica o ad acqua nebulizzata dei ponti.
- Seziona l'impianto elettrico e attiva le relative emergenze.
- Collabora alle operazioni di spegnimento.
- Verifica la chiusura delle porte stagne, controlla le paratie stagne.

A 4.4. MOTORISTA (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- Aziona i mezzi di esaurimento.
- Verifica la chiusura delle porte stagne; controlla le paratie stagne.
- Collabora a tamponare la falla.
- Nel caso di "Abbandono nave" inquadra i passeggeri; collabora alla messa in acqua dei mezzi di salvataggio collettivi e del materiale galleggiante; aiuta i passeggeri ad abbandonare la nave e fornisce loro le istruzioni previste.

A 4.5. MOTORISTA (AVARIA AL TIMONE)

- Valuta ed eventualmente interviene sull'avaria.
- In caso di passaggio a trasmissione meccanica arresta la pompa di asservimento idraulico.
- Nella manovra con barra di fortuna esclude gli asservimenti idraulici e i collegamenti meccanici coadiuvato dall'Assistente di Bordo, inserisce la barra stessa e posiziona i paranchi.
- Attende alla manovra dei paranchi in caso di impiego della barra di fortuna.

* * *

A 4.6. ASSISTENTE DI BORDO (UOMO IN ACQUA)

- Al segnale indossa il giubbino di salvataggio, si porta per la guardia a prua e indica a gesti il naufrago.
- Nelle vicinanze del naufrago, provvede al suo recupero mediante il lancio del salvagente con sagola.
- Coadiuvato dal Motorista recupera a bordo il naufrago e gli presta le prime cure.

A 4.7. ASSISTENTE DI BORDO (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità.
- Inquadra i passeggeri affinché compiano gli atti idonei alla loro salvaguardia.
- Su disposizione del Comandante e in collaborazione col Motorista appronta le manichette e le lance e provvede allo spegnimento dell'incendio indirizzandone il getto.

A 4.8. ASSISTENTE DI BORDO (FALLA, ABBANDONO NAVE)

- A mezzo interfono o a voce, infonde la calma tra i passeggeri.
- Indica ai passeggeri l'area più idonea all'abbandono della nave e fornisce loro le indicazioni per allontanarsi dalla zona.
- Collabora alla messa in acqua dei mezzi collettivi di salvataggio e del materiale galleggiante; distribuisce i salvagenti anulari alle coppie di passeggeri.
- Collabora a tamponare la falla.

A 4.9. ASSISTENTE DI BORDO (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di manovra con la barra di fortuna coadiuva il Motorista alla sua installazione e, ove necessario, si predispone al suo maneggio; trasferisce a voce gli ordini impartiti dal Comandante alla zona operativa.

ALLEGATO "A 5" – CAPITOLO V - RUOLI DI SICUREZZA DI BORDO - NAVE ARMATA DA EQUIPAGGIO COMPOSTO DA DUE UNITA' (secondo tabella Armamento)

A 5.1. PILOTA MOTORISTA DI MOTOSCAFO (UOMO IN ACQUA, INCENDIO, FALLA / ABBANDONO NAVE, AVARIA AL TIMONE, SBANDAMENTO)

- E' a completa conoscenza degli impianti e delle apparecchiature di emergenza e sicurezza delle navi nonché degli incarichi di competenza di ciascun membro del suo equipaggio.
- Esegue, con l'aiuto dell'Assistente di Bordo, gli interventi, modificandoli a seconda delle situazioni e del grado di pericolo.
- Avverte tempestivamente gli organi preposti a terra per gli opportuni soccorsi.

* * *

A 5.2. ASSISTENTE DI BORDO (UOMO IN ACQUA)

- Effettua la guardia a prua e indica a gesti il naufrago.
- Al segnale indossa il giubbino di salvataggio e mediante il lancio del salvagente con sagola provvede al recupero del naufrago.
- Coadiuvato dal Comandante recupera a bordo il naufrago e gli presta le prime cure.

A 5.3. ASSISTENTE DI BORDO (INCENDIO)

- Interviene direttamente con mezzi portatili su incendi di lieve entità.
- Raduna i passeggeri affinché compiano gli atti idonei alla loro salvaguardia.
- In collaborazione con il Comandante appronta le manichette e le lance e provvede allo spegnimento dell'incendio indirizzandone il getto.

A 5.4. ASSISTENTE DI BORDO (FALLA , ABBANDONO NAVE)

- A mezzo interfono o a voce, infonde la calma tra i passeggeri.
- Indica ai passeggeri l'area più idonea all'abbandono della nave e fornisce loro le indicazioni per allontanarsi dalla zona.
- Collabora alla messa in acqua dei mezzi collettivi di salvataggio e del materiale galleggiante; distribuisce i salvagenti anulari alle coppie di passeggeri.
- Collabora a tamponare la falla.

A 5.5. ASSISTENTE DI BORDO (AVARIA AL TIMONE)

- In caso di manovra con la barra di fortuna coadiuva il Comandante alla sua installazione e si predispone al suo maneggio.