

# Distanze di navigazione e dotazioni di sicurezza

1 luglio 2016

Autore: CV(CP) ETTORE ROMAGNOLI

*Aggiornamento: settembre 2016*

## Distanze di navigazione

Un po' di storia: sino al 16 giugno 1998, data di entrata in vigore in Italia della direttiva 94/25 CE, recepita con [D.L.vo 436/96](#), i natanti e le imbarcazioni da diporto erano ex l. 50/71 "omologati" ed abilitati alla navigazione entro sei miglia o senza alcun limite. Successivamente, per essere commercializzate le unità dai 2,5 ai 24 m. LFT devono possedere i requisiti previsti dalla citata Direttiva ed attestati dal c.d. "marchio CE". L'uniformità di regole costruttive consente la libera commercializzazione in tutti i Paesi comunitari delle produzioni europee ed extraeuropei che possiedano la certificazione e il marchio CE adeguandosi alle caratteristiche costruttive richieste. I costruttori di paesi terzi per commercializzare le unità CE abbisognano di un rappresentante nel territorio comunitario. La menzionata direttiva ha subito importanti modifiche ed integrazioni specie per la tutela dell'ambiente e contro il rumore già con la direttiva 2003/44/CE recepita dal vigente Codice della nautica (D.leg.vo 171/05) per poi essere abrogata e sostituita dalla direttiva 2013/53/UE in vigore dal 18 gennaio 2016, recepita con il D. leg.vo 11 gennaio 2016, n. 5 che ha comportato già alcune abrogazioni e sostituzioni nella parte degli allegati al codice della nautica e su altro influirà anche secondo i voti della legge delega di riforma 167/15 su cui vedi apposito articolo su nautica 2016. In pratica, già ora avendo sostituito diversi allegati tecnici il codice è mutato dal testo del 2005 ed è iniziata la sua riforma. Il sistema implementato comporta 4 tipologie di abilitazione

corrispondenti ad altrettante categorie (A, B, C, D) secondo la tabella inserita nell'allegato II al Codice della nautica come sostituito ex d.leg.vo 5/16:

## CATEGORIE DI PROGETTAZIONE DELLE UNITÀ

Categoria di progettazione	Forza del vento (Scala Beaufort)	Altezza d'onda significativa (H1/3, metri)
A	Superiore a 8	Superiore a 4
B	Fino a 8 compreso (burrasca)	Fino a 4 compreso (agitato)
C	Fino a 6 compreso (vento fresco)	Fino a 2 compreso (molto mosso)
D	Fino a 4 compreso (moderato)	Fino a 0,3 compreso (poco mosso)

Alla tabella sono allegati apposite note esplicative.

### Note esplicative

**A.** Una imbarcazione o natante da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione A è considerato progettato per venti che possono superare forza 8 (scala Beaufort) e un'altezza d'onda significativa superiore a 4 metri **ad esclusione di circostanze anomale come tempeste, tempeste violente, uragani, tornado e condizioni estreme di navigabilità o onde anomale.**

**B.** Una imbarcazione o natante da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione B è considerato progettato per una forza del vento fino a 8, compreso, e un'altezza d'onda significativa fino a 4 metri, compresi.

**C.** Una unità da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione C è considerata progettata per una forza del vento fino a 6, compreso, e un'altezza d'onda significativa fino a 2 metri, compresi.

**D.** Una unità da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione D è considerata progettata per una forza del vento fino a 4, compreso, e

un'altezza d'onda significativa fino a 0,3 metri, compresi, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 metri.

**Le unità da diporto di ciascuna categoria di progettazione devono essere progettate e costruite per rispettare i parametri di stabilità, galleggiamento e altri pertinenti requisiti essenziali elencati nel presente allegato, nonché per essere dotate di buone caratteristiche di manovrabilità.**

In ossequio alla tradizione marinara la forza del vento è valutata in base alla scala Beaufort. L'altezza media dell'onda è calcolata considerando un terzo delle maggiori altezze osservate in un determinato intervallo di tempo. I requisiti di sicurezza sono relazionati alla categoria di progettazione per cui il comandante dell'unità si assume la responsabilità di uso nei limiti di categoria e riportati nel "manuale del proprietario". In pratica è scomparsa la distanza della costa determinata in licenza sulla base dell'omologazione per far luogo al criterio guida delle condizioni meteomarine della zona in cui ci si vuol recare. Pertanto maggiore responsabilità per il comandante dell'unità che dovrà preventivamente informarsi sulle condizioni presenti e/o prevedibili nei tratti di mare in cui si recerà e valutare la possibilità di intraprendere la navigazione in relazione alla categoria dell'unità ed alle previsioni compreso un rapido rientro in caso di variazioni repentine e sempre possibili pena una navigazione fuori dai limiti consentiti con relative sanzioni e mancanza di copertura assicurativa poiché in caso di sinistro gli sarà contestato l'essersi avventurato oltre l'abilitazione dell'unità.

Le unità costruite e immesse nel mercato prima del 16 giugno 1998 se prive di marchio CE di cui in effetti potrebbero essere munite dal 16 giugno 1994 (data della 1<sup>a</sup> direttiva sul marchio CE) munite della licenza di navigazione possono navigare in acque nazionali, europee ed internazionali sulla base della loro abilitazione. Un problema potrebbe porsi per i natanti per i quali, in assenza di adeguata documentazione attinente l'omologazione e che quindi fornisca prova delle caratteristiche costruttive necessarie di omologazione – che pur in vigenza della l. 50/71 esistevano –

si potrebbero creare problemi al rientro nelle acque nazionali. Pertanto si consiglia di far certificare in dogana che il mezzo nautico si porta al seguito per turismo allegando accurata descrizione delle caratteristiche tecniche costruttive dell'unità. Ciò vale anche per gli accessori e per il motore dato che ex art. 28 del codice della nautica esiste solo la "dichiarazione di potenza" e non il vecchio "certificato d'uso" che peraltro era "al portatore". In pratica l'attestazione ci servirà alla frontiera al rientro, altrimenti l'unità, potrebbe essere considerata una nuova importazione e come tale da certificare CE con le conseguenze del caso.

## **Distanze dalla costa: il problema dei natanti**

L'art 27 del Codice del diporto è dedicato ai natanti. Per essi si distingue tra muniti e privi del marchio CE. . I natanti senza marcatura CE possono navigare:

- a) entro sei miglia dalla costa;
- b) entro dodici miglia dalla costa, se omologati per la navigazione senza alcun limite o se riconosciuti idonei per tale navigazione da un organismo tecnico. In tale caso durante la navigazione deve essere tenuta a bordo copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità ovvero l'attestazione di idoneità rilasciata dal predetto organismo;
- c) entro un miglio dalla costa, i natanti denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole a vela e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, nonché gli acquascooter o moto d'acqua e mezzi simili.

I natanti provvisti di marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza di cui all'allegato II. pertanto, è possibile ed anzi frequentissimo che i natanti CE possano "tecnicamente" navigare oltre le 12 miglia dalla costa, generale limite delle acque territoriali, a parte i casi di maggiore estensione dovuta alle linee di

base che “tagliano” seni e golfi di cui il nostro paese è ricco per cui è lecito chiedersi se ciò sia legalmente possibile. In effetti, per la navigazione fuori dalle acque territoriali e quindi da classificare internazionali ai sensi della convenzione delle Nazioni Unite, sul diritto del mare di Montego Bay del 1982, recepita dall'Italia con legge 689/94, qualsiasi nave, a prescindere dal tipo ed utilizzo che navighi in alto mare deve possedere una bandiera in virtù della quale si testimonia il “genuine link” con uno stato che può essere anche privo di litorale. Tale legame è confermato dagli appositi documenti di bordo.

Poiché i natanti (unità da diporto sotto i 10 m. di lft) sono esentati dal regime normale delle altre unità da diporto e non (iscrizione in registri, documenti di bordo, obbligo di bandiera, visite di sicurezza) mancherà necessariamente il modo di dimostrare uno specifico link . Notiamo che l'apposito identificativo SAR previsto dall'art. 49 del Regolamento al codice non costituisce in alcun modo certificazione di proprietà nè sostituisce la bandiera. In conseguenza di ciò, poiché nell'alto mare la polizia della navigazione è esercitata dalle navi militari del paese di bandiera, il natante naviga senza alcuno statuto legale e può essere sottoposto ad ispezione da parte di qualsiasi nave militare che potrebbe procedere in casi di sospetti facilmente reperibili in questo momento ad “inchiesta di bandiera”, altre azioni sino al sequestro dei mezzi nautici. In definitiva si consiglia chi sia proprietario di natante abilitato e voglia spingersi in alto mare di procedere all'iscrizione dello stesso, possibilissima, in modo da poter inalberare una bandiera ed essere sottoposto al controllo delle sole navi militare del paese di bandiera a parte casi sospetti e per motivi ben determinati.

## **Organismi notificati**

L'attestazione di qualità del prodotto è certificata da speciali “organismi notificati” che sono autorizzati in ambito comunitario ed a seguito di apposite procedure di controllo di affidabilità preventiva a garantire la

rispondenza dei progetti, delle procedure produttive e dei prototipi alla Direttiva suddetta. In Italia si procede a mezzo di appositi DD. interministeriali del MIT e MISE. Ad oggi vige per i criteri di nomina il decreto interministeriale 30 aprile 2003, n. 175 recante Regolamento in materia di disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi di certificazione in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto e loro componenti. **Esso, peraltro è abrogato** ex art. 46 del d.leg.vo 11 gennaio 2016 n. già menzionato ma trova ancora applicazione sino all'emanazione del nuovo strumento (che doveva essere emanato entro 90 gg. – termine superato) come previsto dall'art. 31 comma. 3° del d.leg.vo medesimo.

Pertanto, con dd. ii. MIT e MISE in data 20 settembre del 2016 sono stati autorizzati ad effettuare le attività di valutazione della conformità per i prodotti rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5 (direttiva 2013/53/UE sulle unità da diporto) i seguenti enti per un quadriennio:

- ANS – Agenzia Nazionale per la Sicurezza S.r.l., con sede legale a Roma in Via Stefano Jacini 68;
- Ente Navale Europeo S.r.l., con sede legale in Via J. F. Kennedy 10 a Fano (Pesaro – Urbino);
- Istituto Giordano S.p.A., con sede legale in Via Rossini 2 a Bellaria (Rimini);
- Quality & Security S.r.l., con sede legale in Piazza Umberto I n. 1 a Salerno;
- RINA Services S.p.A., con sede legale in Via Corsica 12 a Genova;
- Udicer/Nautitest S.r.l., con sede legale a Fiesse d'Artico (VE) in via Riviera del Brenta 12.

**Importante: l'elenco può subire variazioni ed integrazioni a seguito di revoche delle autorizzazioni o nuove autorizzazioni per cui sarà opportuno un controllo sullo stato delle cose al**

**momento prima di affidarsi all'ente. una svista al riguardo può comportare negative conseguenze sulla validità delle attestazioni ottenute.**

Vigendo la libera concorrenza in ambito europeo i costruttori possono comunque rivolgersi a organismi europei riconosciuti da altri paesi fermo restando che il prodotto certificato deve essere conforme ai dettami della direttiva per potere vantare il marchio CE.

## **Sicurezza della navigazione**

La fondamentale preoccupazione del legislatore in campo nautico attiene alla sicurezza sia di bordo che in relazione ai danni che la navigazione può provocare agli utenti del mare. Le dotazioni e le attrezzature di sicurezza da tenere a bordo debbono essere di facile e pratico uso per un navigante dilettante quale può essere il diportista medio e sono relazionate alla distanza dalla costa a cui ci si spinge. Rientra quindi nella responsabilità del conduttore estendere il proprio piano nautico in relazione alle dotazioni prescritte presenti a bordo. Chiaramente poi sarà comunque necessario essere muniti di strumenti atti a misurare la distanza dalla costa per non incorrere in violazioni del regolamento che posson costare multe salate.

Entro 300 metri dalla costa, le unità possono navigare senza dotazioni di sicurezza. Per tale motivo non si controllano più le dotazioni a banchina poichè non è possibile fare un processo alle intenzioni e anche un'unità con abilitazione A senza limite può esser priva a banchia ed entro i 300 m. delle dotazioni senza che sia possibile elevare alcun verbale.

Allontanandosi si incrementano le dotazioni prescritte secondo specifiche tabelle allegate al regolamento al codice (D.M. 146/08) per ciò che attiene la sicurezza dei bagnanti vigono le ordinanze delle Capitanerie che occorre consultare perchè differenziate sul territorio nazionale tenendo conto che a causa degli incidenti sotto costa in genere vige una spiccata severità per chi

si immette in situazioni in cui crea pericolo. Di un tanto è testimone la legge che delega la riforma del Codice della nautica in cui sono prescritti inasprimenti delle sanzioni a chi crea situazioni di pericolo.

## **Dotazioni di sicurezza per le diverse fasce di navigazione**

Notiamo che non sono indicati tra le dotazioni i remi, l'ancora, i cavi, la gaffa, il mezzo di governo ausiliario, la sassola ecc., che sono però indispensabili. Prudenza vuole che ci premunisca di qualcosa di più del "minimo sindacale" richiesto per decreto.

Tutte le unità di lunghezza superiore a m 7,00, quando sono all'ancora devono mostrare un pallone nero avente un diametro di cm 60; se navigano contemporaneamente a vela e a motore quando cioè ai fini dell'applicazione delle regole degli abbordi in mare (Colreg) sono considerate come unità a motore devono alzare a riva un cono nero con il vertice in basso. Entrambe le dotazioni devono quindi essere a bordo. Enumerando, sulla base della distanza dalla costa come previsto dall'apposita tabella in Allegato V al Regolamento al codice della nautica:

### **Navigazione nei fiumi, torrenti e corsi d'acqua:**

1. cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo);
2. un salvagente anulare con cima.

### **Navigazione entro 300 metri dalla costa:**

**Non sono previsti mezzi di salvataggio o dotazioni di sicurezza.**

**Entro un miglio dalla costa:** *(un miglio corrisponde a m 1.852)*

1. cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo – controllare che siano quelle regolamentari)
2. un salvagente anulare con cima; Ulteriori dotazioni di sicurezza obbligatorie per le unità senza Marcatura CE (quelle con il marchio



CE sono già provviste e vengono indicate nel manuale del proprietario):

3. pompa o altro attrezzo di esaurimento;
4. mezzi antincendio – estintori

*Note:*

*1) I natanti devono avere a bordo solo un estintore, indipendentemente dalla potenza del motore;*

*2) per le imbarcazioni il numero degli estintori e la loro capacità estinguente sono riportati nell'Allegato V al regolamento al codice della nautica.*

## **Navigazione entro tre miglia dalla costa:**

1. cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo – controllare che siano quelle regolamentari);
2. salvagente anulare con cima;
3. una boetta fumogena;
4. due fuochi a mano a luce rossa; *Nota: la boetta fumogena e i fuochi a mano hanno una validità di 4 anni decorrenti dalla data di fabbricazione.*

5. fanali regolamentari;

*Note:*

*a) per la navigazione diurna fino a 12 miglia dalla costa i fanali possono essere sostituiti da una torcia di sicurezza a luce bianca;*

*b) un'unità a motore fino a m 7,00 e con velocità fino a 7 nodi può mostrare un fanale bianco visibile per tutto l'orizzonte; essa deve, se possibile, mostrare inoltre i fanali laterali;*

*c) in un'unità a vela inferiore a m 20,00 i fanali regolamentari possono essere combinati in un unico fanale fissato in testa o vicino alla testa d'albero, dove possano essere visti con più facilità.*

6. apparecchi di segnalazione sonora (fischietto);

*Nota: le unità di lunghezza superiore a m 12,00 devono essere munite di fischio e campana (quest'ultima può essere sostituita da*

*una tromba, dispositivo sonoro portatile*). Ulteriori dotazioni di sicurezza obbligatorie solo per le unità senza Marcatura CE (quelle con il marchio CE sono già provviste):

7. pompa o altro attrezzo di esaurimento;
8. mezzi antincendio – estintori

*Note:*

*1) I natanti devono avere a bordo solo un estintore, indipendentemente dalla potenza del motore;*

*2) per le imbarcazioni il numero degli estintori e la loro capacità estinguente sono riportati nell'Allegato V al regolamento al codice della nautica.*

## **Navigazione entro sei miglia dalla costa:**

1. le dotazioni di sicurezza previste per la navigazione entro 3 miglia dalla costa, nonché:
2. una boetta luminosa;
3. due boette fumogene (anziché una);
4. due razzi a paracadute a luce rossa;

*Nota: i segnali di soccorso indicati ai numeri 3) e 4) hanno una validità di anni 4 dalla data di fabbricazione (per la resa dei vecchi segnali si rinvia alla sezione successiva).*

## **Navigazione entro 12 miglia dalla costa:**

1. le dotazioni di sicurezza previste per la navigazione entro 3 miglia dalla costa, nonché:
2. zattera di salvataggio per tutte le persone a bordo, avente i requisiti stabiliti dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, emanato dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto in data 2 marzo 2009) (i vecchi “atolli” non sono più validi – ulteriori informazioni nella sezione zattere di salvataggio);
3. bussola e relative tabelle di deviazione (le tabelle sono obbligatorie

solo per le imbarcazioni ma non per i natanti);

*Nota: Le imbarcazioni da diporto, con o senza Marcatura CE, per navigare a distanza superiore alle sei miglia devono essere munite della tabella di deviazione vistata dall'Autorità Marittima. A tale scopo la bussola installata a bordo deve essere sottoposta a compensazione da parte di personale autorizzato dalle Capitanerie di Porto, che al termine delle operazioni (i cosiddetti giri di bussola) rilascia la tabella delle deviazioni residue. Le tabelle non hanno una scadenza e pertanto non vanno rinnovate in occasione delle visite periodiche per il rinnovo del certificato di sicurezza. Rientra nella responsabilità del conduttore verificare il corretto funzionamento della bussola e aggiornare i valori delle deviazioni.*

4. apparato VHF alla cui installazione deve essere richiesta la licenza di esercizio e per il cui utilizzo deve essere presente a bordo un operatore munito del certificato limitato Rtf, che si consegue con un esame.

## **Navigazione entro 50 miglia dalla costa:**

1. zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo);
2. cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo – controllare che siano quelle regolamentari);
3. salvagente anulare con cima;
4. una boetta luminosa;
5. due boette fumogene;
6. bussola e relative tabelle di deviazione (per le tabelle vedi nota precedente);
7. un orologio, un barometro, un binocolo;
8. carte nautiche della zona in cui si effettua la navigazione e strumenti di carteggio;

*Nota: Le carte nautiche possono essere sostituite con quelle elettroniche ma il DM 10.7.2000 che stabilisce le modalità di impiego della cartografia digitale prevede che, nei casi di avaria al sistema principale dell'ECS (Electronic Chart System), debba essere presente*

*a bordo un sistema ausiliario che può essere costituito da altro sistema della stessa classe o di classe inferiore ovvero da un portafoglio di carte nautiche in scala 1:250.000 o maggiore in relazione alla navigazione da intraprendere.*

9. tre fuochi a mano a luce rossa;
10. tre razzi a paracadute a luce rossa;
11. cassetta di pronto soccorso (Tabella D – Decreto Ministero Sanità n. 279 del 1988);
12. fanali regolamentari;

*Note:*

*a) per la navigazione diurna fino a 12 miglia dalla costa possono essere sostituiti da una torcia di sicurezza a luce bianca;*

*b) un'unità a motore fino a m 7,00 e con velocità fino a 7 nodi può mostrare un fanale bianco visibile per tutto l'orizzonte; essa deve, se possibile, mostrare inoltre i fanali laterali;*

*c) in un'unità a vela inferiore a m 20,00 i fanali regolamentari possono essere combinati in un unico fanale fissato in testa o vicino alla testa d'albero dove posano essere visti con più facilità.*

13. apparecchi di segnalazione sonora (fischietto);  
*Nota: le unità di lunghezza superiore a m 12,00 devono essere munite di fischio e campana (la campana può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile (tromba).*
14. strumento di radioposizionamento (Loran, GPS, ecc.);
15. apparato Vhf. Con l'installazione dell'apparato deve essere richiesta la licenza di esercizio e a bordo deve essere presente un operatore munito del certificato limitato Rtf.;
16. riflettore radar;
17. le unità a vela devono avere a bordo un segnale conico che va mostrato (con il vertice in basso) quanto procedono contemporaneamente a vela e a motore. Le seguenti ulteriori dotazioni di sicurezza sono obbligatorie solo per le unità senza Marcatura CE (quelle con il marchio CE sono già provviste e riportate nel "Manuale

del proprietario”):

18. pompa o altro attrezzo di esaurimento;
19. mezzi antincendio – estintori

*Il numero degli estintori e la loro capacità estinguente sono riportati nell'Allegato V al regolamento al codice della nautica.*

## **Navigazione senza alcun limite:**

1. I mezzi e le dotazioni di sicurezza previste per la navigazione entro 50 miglia dalla costa, nonché:
2. tre boette fumogene;
3. quattro fuochi a mano a luce rossa;
4. quattro razzi a paracadute a luce rossa;
5. E.P.I.R.B. (Emergency Position Indicating Radio Beacon). Non sono previste caratteristiche regolamentari. Esistono due tipi: classe A con frequenza di 406 MHz e classe B (mini) con frequenza di 243 MHz ed entrambi con un segnale faro sulla frequenza di 121,5 MHz.

## **Smaltimento dei razzi e segnali di soccorso scaduti**

Lo smaltimento dei segnali scaduti nella validità ha rappresentato e per certi aspetti rappresenta un problema tanto da essere considerato in pratica irresolubile e dare adito ad apposite gag in note trasmissioni televisive di satira dei costumi. Sta di fatto che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con i Ministeri dell'Interno e del Lavoro e politiche sociali ha emanato l'apposito decreto n. 101 del 12 maggio 2016, **pubbl. in GU n.137 del 14 giugno 2016**) ed entrato in vigore lo stesso giorno il “Regolamento sull'individuazione delle modalità di raccolta, di smaltimento e di distribuzione dei prodotti esplosivi, compresi quelli scaduti, e dei rifiuti prodotti dall'accensione di pirotecnici di qualsiasi specie ivi compresi quelli per le esigenze di soccorso”. Nello specifico, viene risolta la gestione dei razzi di soccorso, scaduti o non più suscettibili di ulteriore uso per la finalità a cui erano

destinati, **obbligando l'utilizzatore alla consegna degli stessi al venditore di quelli nuovi**. La soluzione trovata è quindi piuttosto lapalissiana:

Ecco l' art. 3 del decreto:

Obblighi dell'utilizzatore di articoli pirotecnici

1. L'utilizzatore restituisce al distributore autorizzato gli articoli pirotecnici scaduti, in disuso o comunque non piu' suscettibili di uso per le finalita' cui sono destinati.

2. L'utilizzatore deposita i rifiuti da pirotecnici in appositi contenitori localizzati presso il distributore autorizzato.

Le predette attività sono condotte nel rispetto delle norme in materia ambientale, di tutela della salute e della incolumità pubblica e di sicurezza del lavoro”.

Vien da chiedersi chi controllerà ed avrà responsabilità sul “contenitore” in cui gettare come un farmaco scaduto o una batteria i razzi scaduti. Inoltre se medio tempore il rivenditore chiude o l'utilizzatore si trova alla scadenza dei razzi in zona diversa cosa succede? un qualsiasi rivenditore dovrà accettare di ritirare i fuochi o solo nel caso in cui se ne acquistino di nuovi? in effetti il decreto che pur rappresenta una presa d'atto del problema ed un passo avanti rispetto al nulla precedente deve essere opportunamente integrato e fornito di vari chiarimenti operativi che ne consentano l'effettiva applicazione pena il nulla di fatto.

## **Requisiti dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza**

I mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo delle unità da diporto devono essere conformi ai requisiti tecnici previsti dalle seguenti disposizioni:

1. vecchia [zattera di salvataggio](#):conforme al D.M. 12.8.2002 n. 219.  
Ancora valida, ma deve essere sottoposta a revisione ogni 2 anni

presso stazioni autorizzate dal fabbricante.

2. Zattera di salvataggio per la navigazione entro 12 miglia dalla costa conforme al decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti emanato in data [2 marzo 2009](#) a firma del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto. Sostituisce latollo che non può più essere impiegato. La prima revisione deve essere effettuata a 36 mesi e le successive ogni 24 mesi.

3. salvagenti anulari o a ferro di cavallo: per l'Allegato V su i mezzi di salvataggio entro le 12 mg. è necessaria una cintura di salvataggio pro capite. Nelle note non sono però indicati gli specifici requisiti e caratteristiche tecniche delle stesse.

Per avere un dato certo sulle nostre cinture occorre a questo punto passare all'allegato X che riporta le dotazioni per imbarcazioni e natanti adibiti al noleggio: alla nota n. 3 si vuole siano munite di marcatura CE o "timoncino" in conformità al D.P.R. 06/10/99 n. 407 e **con caratteristiche 150 N entro 12 mg. dalla costa** e 100 N entro 3 miglia dalla costa. In questi termini, a norma di regolamento c'è necessità **del 150N** poiché la fattispecie sicurezza abbisogna della dovuta cautela che l'allegato X (ma anche l'VIII e IX) assicura per la qual cosa adottando tale cintura omologata secondo la **ISO 12402-3, 150N** non dovrebbero insorgere problemi di sorta.

Per fare un punto sulla complessa normativa citiamo in primis il D.M. dell' 11.05.96, emanato post. Direttiva 94/25/CE sul marchio CE in cui si prevede l'utilizzazione a bordo delle unità da diporto delle cinture di salvataggio e gli aiuti al galleggiamento con marcatura CE: devono essere del tipo a giubbotto o a stola, adatte alla taglia dell'utilizzatore. In particolare, erano consentiti giubbotti modelli 100 (EN 395), 150 (EN 396), 275 (EN 399) ora superati.

In seguito, dopo l'uscita del codice e del regolamento, il Ministero ha emanato un'apposita circolare il [18 marzo 2009, n. 4866](#), contenente

le direttive per l'impiego a bordo dei dispositivi individuali di galleggiamento (salvagente). Essa riassume la base normativa: si rammenta che le norme tecniche di omologazione dei giubbotti di salvataggio hanno sostituito la vecchia normativa EN (Europea) con la ISO 12042 (Internazionale). Di conseguenza le cinture di salvataggio con la stampigliatura EN 395, EN 396 ed EN 399, dopo il **31 marzo 2009**, non possono più essere commercializzate. La stessa circolare conferma la possibilità di impiegare a bordo delle unità da diporto **le cinture di salvataggio in uso a bordo della navi commerciali** conformi alla *Solas* di tipo approvato e conformi alla direttiva 96\98\CE MED – nella versione emendata dalla risoluzione 81 (70) come emendata dalla risoluzione MSC 200\80 – in quanto, per tipologia di test, sono simili alle cinture di salvataggio rispondenti alla normativa **ISO 12402**. Per coloro che hanno a bordo le vecchie cinture del tipo EN, **la circolare prevede che possono continuare ad essere utilizzate** con l'osservanza delle seguenti prescrizioni e limiti di navigazione:

- 1) “Le unità che navigano nella fascia compresa tra i 300 metri dalla costa e fino a sei miglia o in acque interne, devono avere a bordo cinture di salvataggio conformi, come requisito minimo, al livello prestazionale 100N”;
- 2) Le unità che navigano oltre le 6 miglia dalla costa devono avere a bordo cinture di salvataggio conformi, come requisito minimo, **al livello prestazionale 150N”**.

Il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, con circolari n. 68485, del 28.7.2009, e n. 94937, del 07.11.09 ha fornito ulteriori chiarimenti operativi. In particolare ciò riguarda l'uso delle 100N in considerazione del fatto che le unità adibite alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa sono dotate di un mezzo collettivo di salvataggio, per cui l'impiego delle cinture di salvataggio 100N, già presenti a



bordo di tali unità, può considerarsi adeguato nel periodo transitorio. Al riguardo, è opportuno procedere ad un controllo dei salvagenti a bordo allo scopo di accertare che riportino la stampigliatura tecnica EN 395(100N) o EN 396 (150N) o EN 399 e di utilizzarli poi nei limiti di navigazione stabiliti dalle richiamate disposizioni ministeriali. Pertanto, secondo le disposizioni emanate dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto:

a) Le cinture di salvataggio già presenti a bordo alla data del [18 marzo 2009](#) (c. m. n.4686 cit.) possono essere mantenute a bordo fino a quando risultano efficienti e in buono stato di conservazione:

- **EN 395**, per la navigazione entro le sei miglia alla costa;
- **EN 396 e EN 399**, per la navigazione senza limiti dalla costa;
- **Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70)**, per la navigazione senza limiti dalla costa.

b) Le cinture di salvataggio imbarcate a bordo successivamente al [18 marzo 2009](#) (data della circolare) possono essere impiegate per la navigazione e nei limiti temporali a fianco di ciascuna di esse indicato:

- **ISO 12402-4, 100N** per la navigazione **entro sei miglia** dalla costa;
- **ISO 12402-3, 150N, ISO 12402-2 275N** per la navigazione **entro 12 mg e senza limiti** dalla costa;
- **EN 395, 100N**, per la navigazione senza limiti dalla costa fino al 31 maggio 2010;
- **Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70)**, come emendata dalla risoluzione MSC 200(80,) per la navigazione senza limiti dalla costa.
- **Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70)** per la navigazione senza limiti dalla costa fino al 31 maggio 2010

Forniamo di seguito per maggiore informazione alcune specifiche

## delle cinture 150N

150	UNI EN ISO 12402- 3	Attività da diporto svolte in mare aperto e/o con condizioni meteo sfavorevoli, con possibilità di attendere in sicurezza l'eventuale soccorso anche in acque agitate	Dispositivi utilizzabili da qualsiasi tipo di utente, che può indossare abbigliamento adatto al maltempo. Giubbotti di salvataggio che forniscono un buon supporto ad un utente privo di sensi, cosicché se necessario ruoti e mantenga le vie aeree libere anche in acque agitate.	Requisiti minimi per: navi da diporto adibite al noleggio (Allegato VIII); imbarcazioni da diporto adibite a noleggio (Allegato IX); imbarcazioni natanti da diporto adibite a noleggio "entro le 12 miglia" (Allegato X).  TUTTE LE UNITA CHE SVOLGONO NAVIGAZIONE OLTRE 6 MIGLIA NAUTICHE DI DISTANZA DALLA COSTA DEVONO AVERE A BORDO CINTURE DI SALVATAGGIO COME REQUISITO MINIMO AL LIVELLO PRESTAZIONALE 150
-----	---------------------------------	---	---	--

Le cinture di salvataggio CE devono essere provviste di strisce retroriflettenti.

3. riflettori radar: conformi al [D.M. 29.9.1999, n. 386](#);

4. segnali di soccorso: conformi al [D.M. 29.9.1999, n. 387](#) (per i razzi, i fuochi a mano e i segnali fumogeni la validità è di 4 anni dalla data di fabbricazione);

5. bussole magnetiche conformi al [D.M. 29.9.1999, n. 388](#) (per le

tabelle di deviazione vedi sezione certificato di sicurezza e nota relativa alla navigazione entro 12 miglia).

Attenzione: I mezzi e le attrezzature di sicurezza, fatta eccezione delle nuove zattere di salvataggio, sulle quali è indicato il nome o numero identificativo dell'unità possono ruotare da un mezzo nautico all'altro poiché non esiste alcuna norma che preveda la marcatura delle stesse con riferimento all'unità.

## Certificato di sicurezza

Il certificato di sicurezza ex art. 50 del Regolamento al codice della nautica è rilasciato, contestualmente alla licenza di navigazione, all'atto della prima immatricolazione nei registri dal competente dall'ufficio. Esso, conforme all'allegato IV del regolamento, è il documento che attesta la rispondenza dell'unità da diporto alle disposizioni sulla sicurezza. Il rilascio avviene: a) per le unità CE tra i 2,5 ed i 24 m. sulla base della documentazione tecnica prevista, ai fini dell'iscrizione; b) per le unità non CE sulla base di una attestazione di idoneità rilasciata, per i fini e con le modalità indicate all'articolo 57 del regolamento, da un organismo tecnico notificato scelto dal proprietario.

Per le unità CE usate sulla base della documentazione tecnica richiesta per l'iscrizione nei registri ed in tal caso il certificato di sicurezza ha validità limitata al periodo residuo rispetto a quello indicato all'articolo 51 del regolamento. (8 anni cat. A e B e 10 per le C e D) Per le unità usate no CE, provenienti da Paesi dell'Unione europea, la documentazione tecnica è valida solo se equivalente a quella nazionale.

Gli estremi del certificato di sicurezza sono annotati sulla licenza di navigazione dell'unità.

Il certificato di sicurezza si rinnova di diritto ogni cinque anni, a seguito di rilascio di un'attestazione di idoneità da parte di un organismo tecnico affidato scelto dal proprietario dell'unità o dal suo legale rappresentante.

Detti organismi provvedono alla visita per il rinnovo osservando le formalità di cui all'articolo 57, commi 3 e 4, del regolamento.

Per la convalida del certificato di sicurezza provvede, dandone notizia all'ufficio di iscrizione, l'autorità marittima o l'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del luogo in cui si trova l'unità, sulla base di una attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico c.s. Per le unità che si trovano in un porto estero, alla convalida del certificato di sicurezza provvede l'autorità consolare con uguali modalità.

L'Art. 51 tratta della validità del certificato di sicurezza. Esso, in caso di primo rilascio, ha le seguenti validità:

- a) otto anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A e B e per le unità no CE abilitate senza limiti;
- b) dieci anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione C e D e per le unità no Ce abilitate entro 6 mg. In caso di rinnovo, la validità del certificato di sicurezza decorre dalla data di rilascio dell'attestazione di idoneità.

Di gran rilievo il fatto che **nel caso in cui l'unità abbia subito gravi avarie o siano state apportate innovazioni o abbia subito mutamenti alle caratteristiche tecniche di costruzione non essenziali**, il certificato di sicurezza è sottoposto a convalida con le procedure di cui all'articolo 50, comma 6, del regolamento. Qualora le innovazioni apportate all'apparato di propulsione o alle altre caratteristiche tecniche dell'unità siano tali da far venire meno i requisiti **essenziali in base ai quali è stato rilasciato il certificato di sicurezza, lo stesso perde di validità e il proprietario ne richiede il nuovo rilascio, unitamente alla nuova licenza di navigazione.** Inoltre, qualora l'autorità marittima o della navigazione interna, ritenga che siano venute meno le condizioni che hanno consentito il rilascio del certificato di sicurezza, dispone che l'unità sia sottoposta alla **procedura**

**di convalida** di cui all'articolo 50, comma 6, del regolamento.

Altra regola importante e poco nota (art. 52 regolamento) prevede l'obbligo di mantenimento delle condizioni dopo il rilascio del certificato di sicurezza. Per essa il proprietario deve mantenere l'unità in buone condizioni di uso e provvedere alla sua manutenzione per quanto attiene allo scafo, all'apparato motore, all'impianto elettrico e alla protezione contro gli incendi, nonché alla sostituzione delle apparecchiature, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza che presentino deterioramento o deficienze tali da comprometterne l'efficienza.

Ex art. 53 I mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza delle unità da diporto sono conformi ai requisiti tecnici stabiliti con decreto del MIT e/o dell'UE o previsti da convenzioni internazionali. Il MIT può in ogni momento verificare presso il costruttore, il rivenditore o l'importatore, secondo i tempi e i modi ritenuti più idonei, che i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza commercializzati in Italia siano efficienti e conformi alle predette prescrizioni ministeriali.

Infine, l'art. 54 tratta dei mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza prescrivendo che le unità da diporto devono avere a bordo i mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza minimi indicati nel menzionato allegato V **in relazione alla navigazione effettivamente svolta**.

I mezzi di salvataggio individuali e collettivi devono essere sufficienti per il numero delle persone presenti a bordo, compreso l'equipaggio. Dal 1° gennaio 2009 gli apparecchi galleggianti indicati nell'Allegato V sono sostituiti con zattere di **salvataggio autogonfiabili**, i cui requisiti tecnici determinati dal MIT. I conduttori di tavole a vela, acquascooter e unità similari, nonché le persone trasportate, **indossano permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, indipendentemente dalla distanza dalla costa in cui la navigazione si svolge**.

I mezzi di salvataggio saranno sistemati in modo che non sussistano

impedimenti al libero galleggiamento nella manovra di messa a mare e sono dotati di adeguate ritenute per un rapido distacco dall'unità durante la navigazione.