



OR.S.A. TRASPORTI
ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SETTORE
MARITTIMI

Via Cappuccini, 18 - Cap 80059
Torre del Greco (Na) Tel/Fax 08118245766

www.sindacatoorsa.it
sg.orsamarittimi@sindacatoorsa.it
sg.orsamarittimi@pec.sindacatoorsa.it

SEGRETERIA GENERALE ORSA MARITTIMI

. Roma ./27/12/2022 PROT.860 .O.r.s.a Mari.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri

Al Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

Ai Capigruppo Parlamentari del Senato e della Camera

*p.c. Al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto
Reparto VI- Ufficio 2 – Capo Reparto Amm. Isp. (CP) Luigi Giardino*

**METODO DI SVILUPPO TABELLE DI SICUREZZA E TABELLE DI ESERCIZIO PER ARMAMENTO
NAVI TRAGHETTO**

Premesso che:

Prima di addentrarci nella trattazione del metodo di sviluppo delle tabelle di armamento, è necessario fornire notizie e linee guida per un corretto approccio alla problematica, nel rispetto della sicurezza della navigazione delle convenzioni internazionali e delle leggi vigenti.

In tale contesto, ed al fine anche di migliorare la gestione della sicurezza a bordo, va inquadrata e collegata la complementarietà delle normative contenute nei Dlgs. 271 e 272/99, nonché nel D.P.R. 324/2001 e nella STCW '95.

La maggior parte degli osservatori del settore marittimo concordano nel ritenere che le norme internazionali vigenti in materia di sicurezza, costituiscono un sistema normativo per lo più adeguato, e che pertanto, l'elevato livello di rischio di incidenti che persiste nel campo marittimo, non sia determinato tanto dalla mancanza di norme, bensì da un certo lassismo nella loro applicazione ed esecuzione. In primo luogo, ciò è determinato dallo scarso rigore di alcuni operatori del settore e delle autorità responsabili della sicurezza nei rispettivi Stati di

bandiera e, in secondo luogo, dagli errori umani, così come dimostrano le statistiche a livello mondiale.

Il diverso impegno volto al mantenimento degli standard di sicurezza da parte degli Stati di bandiera è dovuto a vari fattori, cui contribuiscono vuoti e carenze nelle convenzioni, nei codici, o nelle risoluzioni internazionali, ma principalmente ad una proliferazione legislativa che, rincorrendosi in continuazione, non consente agli operatori addetti di stare al passo con la conoscenza appropriata delle stesse: di qui la necessità di avere dei testi unici delle leggi di settore.

Un altro aspetto da tenere in considerazione è quello dell'incidenza del fattore umano nella catena di eventi che conducono ad un incidente: in tale casistica risulta purtroppo essere prevalente l'errore umano dovuto a insufficiente ed inadeguato riposo e alla carenza di personale, ancorché poco specializzato nonostante l'obbligo dei corsi, i quali, risultano poco incidenti per motivi che successivamente verranno evidenziati.

Inoltre, prima di passare al metodo di sviluppo delle tabelle di armamento di sicurezza e di esercizio e relative fonti normative, va sottolineato che il tanto ricorrente concetto di “*tabella minima di sicurezza*” non dovrebbe sussistere perché privo di significato e non confortato da alcun supporto giuridico.

Il significato di “sicurezza” nella sua accezione più vera è avulso da ogni e qualsiasi appellativo minimalistico, in quanto, la sicurezza deve necessariamente rispecchiare l'obiettivo di una condizione di ciò che è sicuro o che consenta di prevenire o eliminare rischi: ne consegue che debba sussistere solamente la tabella di armamento di sicurezza.

Tanto premesso, al fine di indicare il corretto metodo di sviluppo di una tabella di armamento sia essa di “sicurezza” che di “esercizio”, è opportuno qui indicare le principali fonti normative e di legge:

SOLAS '74 (così come emendata) e resa esecutiva dall'Italia con legge 23 maggio 1980 n. 313; R.D. 30 marzo 1942 n. 327 di approvazione del Codice della Navigazione e successive modificazioni; legge 5 giugno 1962 n. 616; D.P.R. 8 novembre 1991 n. 435 concernente regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; circolari Ministero della Marina Mercantile prot. n. 4142085 e 4041469 rispettivamente del 02.06.92 e 30.07.92 nonché Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione DIV.TMA 4 del

09.03.1993;Dlgs.27 luglio 1999 n.271;Dlgs. 27 luglio 1999 n.272; Dlgs. 4 febbraio 2000 n. 45 e successive modificazioni e integrazioni di cui al D.Lgs.291/2002;Legge 28/2001; D.P.R. 09 maggio 2001 n. 324;STCW '95 Convenzione Internazionale per il mantenimento della guardia e relativo Codice;Codice HSC (International Code for Safety of High Speed Crafts) di cui alla risoluzione MSC 36(63) del 20.05.94; Codice DSC (Code of Safety for Dinamically Supported Craft) adottato dall'IMO in data 14 novembre 1977 con la Resolution A.373(X);LSA CODE (Codice internazionale sui dispositivi di salvataggio della vita umana in mare) di cui all'Annesso 3 Risoluzione MSC.48(66) adottata il 04.06.1996, nonché tutte le Convenzioni O.I.L. dell'IMO(Organizzazione Internazionale del Lavoro) adottate dall'Italia; Risoluzione IMO A.890 (21); Circolare Comitato per la Sicurezza Marittima MSC/Circ.1014; Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 24 luglio 2002 prot. n.6209 DIV.EX TMA; Risoluzioni IMO e Leggi sulla movimentazione delle masse;Decreto Dirigenziale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto datato 27 febbraio 2002 e pubblicato sulla G.U. n.18 del 22.05.02, ecc.

Pertanto, tenuto conto che il contenuto dell'art. 201 del Libro IV del DPR 435/91-Regolamento di Sicurezza della Navigazione e della Vita Umana in Mare - così recita:”Fermo il disposto dell'art. 164 del Codice della Navigazione nell'attuazione degli artt.317 dello stesso codice, 426 del relativo Regolamento di Esecuzione (Navigazione Marittima) deve essere tenuta presente l'esigenza che l'equipaggio della nave sia numericamente sufficiente e qualitativamente idoneo ad assolvere i servizi di bordo secondo le prescrizioni contenute nel presente libro”, ai fini della determinazione della tabella di sicurezza di una nave, è necessario distinguere la formulazione di una tabella di sicurezza per navi nuove e tabella per le navi cosiddette esistenti, nonché tabella per navi da carico e navi passeggeri, alla luce dei contenuti del Dlgs. 45/2000 e successive modificazioni.

Infatti, secondo il Dlgs. 45/2000 - laddove non diversamente ed esplicitamente previsto (e dove continua ad applicarsi il D.Lgs. 435/91 Regolamento di Sicurezza) - per quanto attiene le navi passeggeri e fermo restante le classi di navigabilità di cui all'art. 3.1, per le”navi nuove”(nave impostata o costruita alla data di emanazione del Dlgs.45/2000 o successivamente) si devono applicare (art.4.2.b) i contenuti della SOLAS '74 come emendata al 17 marzo 1998.

Per le cosiddette “*navi esistenti*”(una nave che non sia nave nuova) di classe A, fermo restando le esenzioni e la tempistica di adeguamento (art.4.4.e), devono essere conformi (art. 4.4.a) ai pertinenti requisiti di nave esistente imposti dalla SOLAS '74 come emendata al 17 marzo '98.

Per le “ *navi esistenti* “ di “classe B si devono applicare i requisiti di cui all'Allegato I del Dlgs.45/2000 (art.4.4.b).

Per le “*navi esistenti*” di classe C e D, sempre fermo restando le esenzioni e le tempistiche di adeguamento previste (art.4.4.e), “*i mezzi collettivi di salvataggio devono essere conformi alle regole pertinenti previste per le navi esistenti nella convenzione SOLAS del 1974, come emendata alla data di adozione della presente direttiva*” e pertanto si devono applicare i pertinenti requisiti del solo Cap.III – Mezzi di Salvataggio- dell'Allegato I del Dlgs.45/2000 (art. 4.4.c).

Per quanto concerne gli aspetti diversi dai mezzi di salvataggio, quali ad esempio stabilità, protezione antincendio, ecc., continua a valere il Regolamento di Sicurezza D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435.

IN PROPOSITO, SI TENGA PERO' CONTO CHE - AI SENSI DEL COMBINATO DISPOSTO DEI PARAGRAFI 4.1 E 4.2 DELLA REGOLA 1 DEL CAPITOLO III DELLA SOLAS 1974 COSI' COME EMENDATA , NONCHE' DEI CONTENUTI DELL'ART. 98 DEL REGOLAMENTO DI SICUREZZA N. 435/91 - ANCHE LE NAVI ESISTENTI DI TUTTE LE CLASSI CHE PROCEDANO A CAMBIARE SOSTANZIALMENTE TIPOLOGIA DEI MEZZI DI SALVATAGGIO E RELATIVE SISTEMAZIONI, DEVONO RAPPORTARSI ALLE NAVI NUOVE, OVVERO, ALLE REGOLE DELLA SOLAS 74 COME EMENDATA AL 17 MARZO 1998.

I punti di riferimento della SOLAS da prendere in considerazione, quindi, dovranno essere:

Regola 11/Solas- punti riunione e sistemazioni per l'imbarco sui mezzi collettivi di salvataggio
- il punto 2, così recita: - *I punti di riunione devono essere ubicati in prossimità delle stazioni di imbarco. Ogni punto di riunione deve avere spazio sufficiente ad accogliere le persone destinate a radunarvisi..., con un rapporto spazio-persona di 0,35 mq/persona. Inoltre, la normativa sulla movimentazione delle masse stabilisce rapporti equipaggio-passeggeri 1 a 32 oppure 1 a 50.*

-Il punto 6, così recita:- *I punti di riunione e le stazioni di imbarco per i mezzi di salvataggio messi a mare con le gru devono essere sistemati in modo da consentire che delle barelle possano essere imbarcate sui mezzi di salvataggio.*

Regola 8- Ruolo di appello e norme per l'emergenza

- Al punto 2: *nell'eventualità di un'emergenza devono essere fornite ad ogni persona imbarcata delle istruzioni chiare da seguire.*
- Al punto 3: *copie dei ruoli di appello rispondenti ai requisiti della regola 53 devono essere esposte in punti ben visibili per tutta la nave, compreso il ponte di comando, la sala macchine.....*
- Al punto 4: *copie illustrate delle istruzioni nelle diverse lingue devono essere poste nelle cabine passeggeri ed essere affisse in modo ben visibile nei punti di riunione ed in altri locali destinati ai passeggeri, allo scopo di informare gli stessi su: qual è il loro punto di riunione, le operazioni essenziali da fare in caso di emergenza, il modo di indossare correttamente le cinture di salvataggio.*

Regola 14- Sistemazione delle imbarcazioni di emergenza sulle navi

- *Le imbarcazioni di emergenza devono essere sistemate : 1) in stato di continuo approntamento per essere calate in acqua in non più di 5 minuti,.....*

Regola 21-Mezzi collettivi di salvataggio e battelli d'emergenza

- Al punto 3.1 – *Raduno delle zattere di salvataggio: le navi da passeggeri devono essere dotate di un numero di imbarcazioni di salvataggio e di battelli di emergenza sufficienti ad assicurare, nel caso di abbandono nave da parte di tutte le persone a bordo, che siano radunate non più di sei zattere di salvataggio da ogni imbarcazione o battelli predetti.*

Regola 37 – Ruolo di appello ed istruzioni di emergenza

- Punto 2 – *ogni nave da passeggeri deve possedere procedure “ in loco” per individuare e soccorrere passeggeri intrappolati nelle loro cabine e altre zone della nave;*
- Punto 6.2 *verificare che i passeggeri abbiano indumenti appropriati ed indossino correttamente la cintura di salvataggio;*
- Punto 6.3 – *riunire i passeggeri ai punti di riunione;*
- Punto 6.4 – *mantenere l'ordine nei corridoi, nelle scale e, in generale, controllare i loro spostamenti;*
- Punto 6.8 – *il modello del ruolo di appello usato sulle navi da passeggeri deve essere di tipo approvato.*

Risoluzione 4 – massimo tempo di evacuazione per le navi da passeggeri e navi da passeggeri Ro/RO nuove

- *Avendo adottato emendamenti alla Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS) relativi alla sicurezza delle navi da Passeggeri e navi passeggeri RO-RO;*
- *Considerando la nuova Regola II-27/28-1.3 della SOLAS, concernente prescrizioni relative ad un'analisi di evacuazione;*
- *Essendo del parere che venga specificato un tempo di evacuazione entro il quale l'evacuazione di una nave da passeggeri e passeggeri Ro-Ro dovrebbe essere completata;*
- *Notando che è stato proposto che il tempo massimo di evacuazione di una nave passeggeri o passeggeri Ro-Ro dovrebbe essere di 60 minuti, si sollecita il Maritime Safety Committee della International Maritime Organization a considerare il massimo tempo di evacuazione per le navi da passeggeri e navi passeggeri Ro-Ro e a sviluppare prescrizioni o*

raccomandazioni, come appropriato.

La risoluzione IMO nota come “*Safe minimum manning*” fornisce indicazioni precise circa il numero minimo di personale in funzione di quei principi di sicurezza che devono essere tenuti presenti per le operazioni di emergenza. La risoluzione suddetta è richiamata dal *Memorandum di Parigi 82* per cui, nella preparazione di una tabella d’armamento dovrebbe essere tenuta presente.

I criteri essenziali per la determinazione del numero minimo di equipaggio in relazione alla sicurezza della navigazione, in particolare per navi passeggeri e navi passeggeri Ro-Ro, deve tener conto anche dei problemi connessi all’esercizio della nave.

PERTANTO

nella compilazione della tabella di sicurezza (gestione emergenza generale e abbandono nave), devono essere applicati i seguenti principi:

a) riunire i passeggeri ai punti di riunione (tale compito potrebbe essere affidato al personale di camera sia per la dislocazione logistica e sia per la pratica già acquisita di gestione ed assistenza delle masse), non lasciarli mai soli, mantenere la calma, aiutarli ad indossare i giubbotti di salvataggio, contarli, accompagnarli ai punti d’imbarco a piccoli gruppi quando viene dato l’ordine dal comandante. Per assolvere la gestione dei *Punti di Riunione*, deve essere adottato il criterio rapporto equipaggio passeggeri 1 a 32 oppure 1 a 50, anche in relazione alla configurazione della nave rapportata alla dislocazione dei punti di riunione e per l’obbligo del presidio. Al personale addetto alla gestione delle masse non possono essere delegati altri compiti, perchè responsabili del gruppo di passeggeri assegnati fino alla loro completa evacuazione; inoltre, devono fare eseguire le corrette procedure di imbarco sui mezzi collettivi di salvataggio, corretta procedura di sopravvivenza in mare e pertanto, una loro assenza dal *Punto di Riunione* per dedicarsi ad altri incarichi, creerebbe sicuramente caos e panico tra i passeggeri e, conseguentemente, *la gestione delle masse diventerebbe incontrollabile, non escludendo iniziative pericolose da parte dei passeggeri abbandonati ai predetti Punti di Riunione;*

b) la gestione dei passeggeri disabili imbarcati a bordo, deve essere gestita da una squadra sanitaria, composta da un numero minimo di due persone (in ogni caso, sempre in considerazione del numero dei disabili imbarcati), i quali devono curare la vestizione dei giubbotti di salvataggio, contarli ed accompagnarli ai punti d’imbarco;

c) la squadra sanitaria (in mancanza del medico a bordo e di infermieri), composta da almeno due membri di equipaggio in possesso del Medical Care, deve vigilare ai Punti di Riunione, soccorrere passeggeri colti da malore o feriti (compreso il personale di bordo); devono recarsi sul posto con una borsa contenente medicazione e medicinale di primo intervento, se il caso lo richiede devono soccorrere i feriti utilizzando anche la barella e, dopo le cure mediche ove necessarie, prepararli con la vestizione dei giubbotti di salvataggio e conseguentemente portarli ai punti d’imbarco per la evacuazione;

d) squadra di ricerca, la cui composizione varia da un numero minimo di due persone su navi traghetti avente solo saloni passeggeri, ad una composizione più numerosa quanto dispongono di cabine passeggeri; detto numero deve essere stabilito in funzione al numero di cabine passeggeri da ispezionare, loro ubicazione, numero dei ponti da ispezionare;

e) numero di persone per l’approntamento dei mezzi collettivi di salvataggio e l’imbarco

passengeri sui mezzi collettivi di salvataggio il quale, va stabilito in funzione dei mezzi di salvataggio di cui è dotata la nave, compreso l'utilizzo degli apparecchi galleggianti e loro ubicazione. Per l'operatività e l'approntamento dei mezzi di salvataggio deve ovviamente essere utilizzato il numero di persone stabilito dalla casa costruttrice del sistema. Esempio tipo: "scivolo di evacuazione (evacuation slide)"; "V.E.C. (viking evacuation shut)"; zattere autogonfiabili ammainabili; zattere autogonfiabili lanciabili; atoll, ect.. non prescindere dal modulo di armamento della Ditta costruttrice così come omologato e approvato; viceversa, per la lancia di salvataggio necessitano due persone imbarcate (capo lancia e vice), più una persona per l'ammaino;

f) approntamento "Rescue fast boat" la cui gestione dev'essere assicurata da due persone (conduttore e addetto al recupero del naufrago, raggruppamento e raccolta zattere autogonfiabili), nonché eventuale recupero naufraghi;

g) numero di persone addette all'approntamento dei passaggi di sfuggita (in funzione ai passaggi, viene stabilito il numero di persone); dette persone devono preparare le biscagline, disciplinare l'affluenza dei passeggeri, contare i passeggeri diretti alle zattere autogonfiabili o zattere rigide ect.;

h) sulle imbarcazioni di salvataggio, zattere ammainabili, zattere lanciabili. Su ciascuno di tali mezzi deve esserci una persona responsabile alla quale il passeggero dovrà fare riferimento.

La fase di *Emergenza Locale* può implicare una delle seguenti situazioni: incendio a bordo, inquinamento del mare, intossicazione per fuoriuscita di gas tossici, uomo in mare, collisione, incaglio. La prima fase *dell'emergenza* è quasi sempre locale, essa può divenire *generale* quando vi è imminente pericolo per la nave e la sicurezza dei passeggeri. I compiti del personale per la gestione *dell'Emergenza Locale*, devono essere riportati sul *Ruolo di Appello*. Il *Ruolo di Appello* per far fronte alla gestione di tutte le emergenze che possono verificarsi a bordo, deve essere preparato tenendo presente il numero di personale necessario per la gestione *dell'Emergenza Generale* (implicante ogni situazione di immediato pericolo per la nave) e relativo *Abbandono Nave*.

Il successo *nell'emergenza* è legato ad un binomio indissolubile: professionalità della risorsa umana e dal un numero di personale sufficiente per la gestione *dell' Emergenza Generale e relativo Abbandono Nave*. E' chiaro che - *indipendentemente dalla possibilità di ricevere soccorsi in tempi brevi* - è necessario agire dal primo momento se si vuole salvaguardare la propria vita e quella dei passeggeri per cui è necessario un numero sufficiente di personale per attivare tempestivamente le corrette procedure di sicurezza a bordo(terapia d'urto).

- Per le navi passeggeri e per le navi passeggeri Ro-Ro, il ruolo di appello deve essere sottoposto ad approvazione. Esso deve essere preparato sulla scorta del numero delle persone di equipaggio presenti a bordo. Il numero delle persone da trasferire nel Ruolo di Appello è fissato o dalle tabelle d'armamento facenti parti dei contratti collettivi nazionali di lavoro, oppure dalle tabelle concordate dalla Capitaneria di Porto attraverso la consultazione tra i rappresentanti delle organizzazioni sindacali della gente di mare e dell'armatore, previo sempre approvazione dell'Amministrazione.

-Per le navi passeggeri e per le navi passeggeri Ro-Ro, il ruolo di appello, conforme al Decreto Dirigenziale di cui alla G.U. n. 118 del 22/05/2002, deve essere sottoposto a decretazione ministeriale giusto contenuto Regola III/37 della SOLAS '74 come emendata , nonché ai sensi dell'art. 205 del Regolamento di Sicurezza 435/91.

OSSERVAZIONI SUI MEZZI DI RECUPERO NAUFRAGHI ED EVACUAZIONE FERITI:

In alcune circostanze, con presenza di vento forte è stato molto difficile ammainare in acqua il battello di emergenza (Rescue Fast Boat o addirittura “gommoni” munito di motore fuoribordo) in quanto questa, sbracciata fuori sotto gru, per la eccessiva leggerezza veniva sollevata dalla pressione dinamica del vento, creando ulteriori motivi di rischio. Pertanto, in presenza di vento forte, l'esperienza dovrebbe far dedurre che il miglior mezzo per il recupero dei naufraghi rimane sempre la lancia di salvataggio a motore. In tal senso e anche ai fini della evacuazione di feriti in barella e/o disabili in fase di abbandono nave, rimane da verificare pure la operatività e l'utilizzo dei sistemi “*evacuation slide*” e “*viking evacuation shut*” a motivo del particolare sistema a “tubo” di evacuazione di cui sono dotati, e che impedirebbe di certo il passaggio di una barella con ferito, magari incosciente.

TABELLA DI ESERCIZIO

Per lo sviluppo della tabella di esercizio è necessario considerare:

- a) *tipi di viaggio;*
- b) *tempi tecnici commerciali in ambito portuale per navi passeggeri Ro-Ro (arco di tempo necessario per svolgere le o/c sbarco/ imbarco automezzi e passeggeri, operazioni in sicurezza di rizzaggio e derizzaggio del carico, assistenza e informazioni di sicurezza ai passeggeri, distribuzione delle cabine”);*
- c) *servizi ristorante e bar in funzione del numero dei passeggeri da servire, approntamento del servizio bar e ristorante, servizio cabine passeggeri;*
- d) *servizi uffici informazioni di bordo;*
- e) *sorveglianza diurna e notturna in navigazione ed in porto;*
- f) *servizi cambusa, lavanderia, cucina;*
- g) *pulizia saloni passeggeri, cabine passeggeri, servizi igienici per navi passeggeri Ro-Ro durante le o/c sbarco imbarco passeggeri, in funzione dell'arco di tempo (sosta nave nei porti);*
- h) *necessità di imbarco o meno di ufficiali aggiuntivi laddove il comandante e/ o il direttore di macchina, al di fuori delle continue manovre, sono costretti a navigare continuamente*

- in zone ad alta densità di traffico, passaggi stretti, o altro che possa inficiare il recupero psico-fisico per il rispetto del giusto riposo;*
- i) lavori di normale manutenzione eseguiti dal personale di bordo, al di fuori del servizio di guardia o arco lavorativo, a seconda se trattasi di servizio giornaliero di navigazione oppure turno di guardia ;*
 - j) rifornimento viveri, gasolio, servizio lavanderia (durante la sosta in porto per le navi passeggeri Ro-Ro, i cui tempi tecnici per le o/c sbarco/imbarco passeggeri e automezzi sono molto esigui, è quasi sempre lo stesso personale che è costretto a svolgere più compiti.*
 - k) rispetto dell'orario di riposo del personale così come previsto dalla STCW '95,D.L.gs. 271/99 e DPR 324/2001 e tenuto conto dei Principi per un Armamento Sicuro contenuti della Risoluzione IMO A.890 (21) e relativi allegati. Per inciso, dovrebbe essere evitata la pratica che ad esempio, personale adibito alla guardia, alla ristorazione, ecc ,che non abbia effettuato il riposo garantito dalle summenzionate normative ai fini del recupero psico-fisico, venga susseguentemente impiegato anche per le operazioni commerciali in ambito portuale per navi passeggeri Ro-Ro (arco di tempo necessario per svolgere le o/c sbarco/ imbarco automezzi e passeggeri, operazioni in sicurezza di rizzaggio e derizzaggio del carico, assistenza e informazioni di sicurezza ai passeggeri, distribuzione delle cabine”).*

TABELLE DI SICUREZZA E TABELLE DI ESERCIZIO NAVI DA CARICO

Il procedimento per la compilazione delle tabelle relative alle navi da carico senza passeggeri, risulta essere simile a quello per le navi passeggeri e passeggeri Ro-Ro, depurato della parte relativa alla gestione delle masse passeggeri. Ne deriva che ai fini della determinazione della tabella di sicurezza si deve fare riferimento alla sola gestione dei mezzi di salvataggio; viceversa, per quanto attiene alla tabella di esercizio risulta essere preminente il tipo di navigazione, la tipologia di nave correlata all'utilizzo commerciale della nave, sempre nel rispetto della tempistica di adeguamento di cui alle normative e regolamenti nazionali ed internazionali riportati in premessa.

Alla luce di tutto quanto sopra, è di solare evidenza che la compilazione delle tabelle di sicurezza e di esercizio, non possono essere sviluppate in funzione dell'esigenza, bensì in ossequio al rispetto di tutte le leggi che regolano la materia della sicurezza a bordo:

“A NESSUNO E' DATO INVENTARSI E/O INTERPRETARE LEGGI E REGOLAMENTI POSTI A PRESIDIO DELLA SICUREZZA CHE, NELLA SUA ACCEZIONE PIU' VERA, DEVE RAPPRESENTARE SEMPRE E COMUNQUE L'OBIETTIVO DI UNA CONDIZIONE DI CIO' CHE E' SICURO RISPETTO AD UNA SITUAZIONE DI RISCHIO, E VIEPPIU', SANCITO DA PRECISE NORME”.

In attesa di cortese riscontro il sottoscritto ringrazia ed invia a tutti in indirizzo cordiali saluti

*Il segretario generale ORSA MARITTIMI
Gennaro Bottiglieri*

La segreteria generale D.r.s. Marittimi
Gennaro Bottiglieri
BOTTIGLIERI



