



Data **TT MMMM** 2013

Rapporto esplicativo concernente

- **la revisione dell'ordinanza sulla costruzione dei battelli (OCB)**
- **la revisione delle disposizioni esecutive del DATEC all'ordinanza sulla costruzione dei battelli (DE-OCB, parte I)**
- **l'introduzione di disposizioni esecutive del DATEC all'ordinanza sulla costruzione dei battelli concernenti i battelli alimentati con vettori energetici particolari (DE-OCB, parte II)**



1. Premessa

L'ordinanza sulla costruzione dei battelli (OCB) e le pertinenti disposizioni esecutive del DATEC (DE-OCB) disciplinano la costruzione e l'esercizio dei battelli per il trasporto di passeggeri e dell'infrastruttura delle imprese di navigazione che operano sulle acque svizzere e contemplano tra l'altro prescrizioni sui combustibili autorizzati per i motori dei battelli. Finora i combustibili con un punto di infiammabilità inferiore a 55°C non erano ammessi. Questa disposizione, introdotta per ragioni di sicurezza nel 1994 in concomitanza con l'adozione dell'OCB e delle DE-OCB (ad es. per prevenire esplosioni provocate dai vapori di benzina), esclude tuttavia l'uso del metano o dell'idrogeno quali vettori energetici per la propulsione dei battelli.

Di recente gli sforzi per ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dai battelli si sono intensificati e si è cominciato a discutere dell'eventualità di autorizzare anche altri vettori energetici – i cosiddetti «vettori energetici particolari» – quali ad esempio il metano. Da qualche tempo anche nella navigazione sportiva e di diporto si trovano esempi di motori alimentati con questo tipo di vettori.

2. Scopo

Il presente progetto di revisione dell'OCB mira ad autorizzare l'uso di combustibili o carburanti particolari (denominati «*vettori energetici particolari*») per la propulsione dei battelli adibiti al trasporto di passeggeri. In vista del loro uso a bordo, è necessario anche rivedere le disposizioni esecutive all'OCB. Inoltre, vanno emanate prescrizioni applicabili alle imprese che operano con battelli alimentati con questo tipo di vettori energetici come pure prescrizioni applicabili alla costruzione e all'equipaggiamento di questi battelli. Pertanto, il progetto prevede l'introduzione di una nuova parte delle DE-OCB dal titolo «Disposizioni esecutive del DATEC sull'ordinanza sulla costruzione dei battelli applicabili ai battelli alimentati con vettori energetici particolari».

La revisione è anche l'occasione per apportare una serie di adeguamenti all'ordinanza e alle disposizioni esecutive. Ad esempio, le esigenze per le imprese di navigazione con e senza concessione federale vengono armonizzate e in vari articoli il termine «impresa *pubblica* di navigazione» è sostituito con quello di «impresa di navigazione». Ciò permette di estendere il campo d'applicazione alle imprese di navigazione che non sono titolari di una concessione.

3. Procedura e struttura

I testi normativi sono stati rivisti e rielaborati di concerto con l'Associazione delle aziende svizzere di navigazione (AASN). In assenza di disposizioni armonizzate a livello europeo sui battelli della navigazione interna con propulsione alimentata da vettori energetici particolari, si è rinunciato a disposizioni dettagliate. Le ricerche sulle disposizioni internazionali già in vigore hanno mostrato che esistono direttive di società di classificazione per la costruzione di sistemi di propulsione e di gruppi ausiliari alimentati da vettori energetici particolari e che vi sono varie norme internazionali applicabili a singoli



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

componenti di questi sistemi o impianti. Per permettere di applicare queste disposizioni alla situazione svizzera, nella nuova parte II delle DE-OCB si rimanda in generale alle «*regole della tecnica*». Con quest'espressione si intendono esplicitamente le direttive delle società di classificazione sulla costruzione navale per la navigazione interna e/o marittima e le norme applicabili a questo settore.

L'OCB stabilisce il principio secondo cui l'esame completo dei piani, dei calcoli, delle attestazioni e dei certificati per i battelli e gli impianti è affidato all'autorità competente. Lo stesso vale per la sorveglianza della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione dei battelli e dell'infrastruttura. Il principio resta invariato per quanto attiene all'esame della documentazione. Tuttavia, la sorveglianza, anziché essere completa, è ora impostata *in funzione dei rischi*. Nell'ambito dell'esame della documentazione, delle attestazioni e dei battelli l'autorità competente può inoltre consultare periti esterni. Questa possibilità vale per la costruzione e la trasformazione di battelli alimentati sia con vettori energetici convenzionali (diesel) sia con vettori energetici particolari. Per questi ultimi si ricorre di regola a un perito, in modo da tener conto dei rischi legati all'immagazzinamento dei vettori energetici e all'esercizio dei battelli alimentati con questi vettori.

Le disposizioni esecutive per i battelli alimentati con vettori energetici particolari sono inserite nella parte II delle DE-OCB. Si è voluto così raggruppare, come peraltro è stato fatto finora, tutte le disposizioni sulla costruzione e l'esercizio dei battelli adibiti al trasporto di viaggiatori in una sola normativa, a tutto vantaggio di chi è chiamato ad applicarle. Con l'integrazione nelle DE-OCB di una parte speciale che raggruppa le esigenze applicabili all'uso di vettori energetici particolari si intende continuare a garantire una visione d'insieme chiara delle disposizioni applicabili.

4. Spiegazioni relative alle modifiche dell'ordinanza sulla costruzione dei battelli (OCB)

In generale

Nell'ambito della revisione dell'ordinanza sulla costruzione dei battelli (OCB) sono stati uniformate alcune definizioni, tra cui quella di «*infrastruttura*» (finora: «installazioni»). Nell'OCB per «*infrastruttura*» si intendono le costruzioni e le opere necessarie all'esercizio di battelli, ad es. gli impianti di approdo, gli impianti dei cantieri navali ecc. L'enumerazione non è completa. Poiché nell'attuale versione dell'ordinanza il termine «impianto» è stato utilizzato in modi diversi, la revisione punta ad uniformare la terminologia. Inoltre, il termine figura anche in un altro contesto, ossia nella descrizione dei requisiti applicabili agli impianti di propulsione, alla timoneria, alle caldaie a vapore, agli impianti di sentina o altro.

Un altro termine usato più volte nell'ordinanza è «installazione», che generalmente indica un insieme formato da singoli impianti.



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Infine nell'ordinanza la formulazione «Ufficio federale» è sostituita con la sigla dell'Ufficio federale dei trasporti, ossia «UFT».

Art. 1 cpv. 2 e 2^{bis} – Oggetto

L'introduzione di esigenze specifiche per le imprese di navigazione che utilizzano battelli alimentati con vettori energetici particolari richiede la modifica dell'enumerazione degli articoli applicabili anche alle imprese di navigazione che non sono titolari di una concessione federale (cpv. 2).

Per una migliore sistematicità, gli articoli applicabili ai battelli che servono al trasporto professionale di al massimo 12 passeggeri sono indicati al nuovo capoverso 2^{bis}. Si tratta degli stessi articoli menzionati finora all'articolo 148 capoverso 2 dell'ordinanza sulla navigazione nelle acque svizzere (ONI). Pertanto, nell'ONI verrà stralciato il rinvio ai pertinenti articoli dell'OCB (cfr. cifra III dell'ordinanza rivista).

Art. 2 – Definizioni

L'integrazione dei vettori energetici particolari impone l'adeguamento delle definizioni esistenti e l'aggiunta di nuove. Le definizioni ai capoversi 1 e 2 sono state sostituite da lettere e completate. Alla lettera b il termine «installazioni» è stato sostituito da «*infrastruttura*». L'enumerazione nella definizione non è completa. La modifica si ripercuote su altri articoli dell'OCB, nei quali il termine «installazioni» è stato sostituito.

Le nuove definizioni introdotte alle lettere c-e descrivono documenti che possono essere richiesti dall'autorità competente nell'ambito del controllo e collaudo di battelli. Questi documenti devono essere obbligatoriamente presentati per i battelli alimentati con vettori energetici particolari (cfr. parte II DE-OCB).

Art. 3 cpv. 1

È stata aggiunta la sigla dell'Ufficio federale dei trasporti (*UFT*).

Art. 5 cpv. 1, 2 e 5 – Norme di diligenza

Nel capoverso 1 il termine «installazioni» è sostituito con «*infrastrutture*». Nel capoverso 2 «Ufficio federale» è sostituito con «UFT».

Finora il capoverso 1 rinvitava alle norme tecniche «*riconosciute*». Per ragioni di sistematicità, il capoverso rinvia ora solo alle «norme tecniche». Il capoverso 2 precisa quali prescrizioni sono considerate norme tecniche: si tratta in particolare delle disposizioni sulla costruzione dei battelli della navigazione interna e marittima nonché delle pertinenti prescrizioni e norme internazionali.



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Il capoverso 5 esige un rapporto sulla sicurezza per i battelli alimentati con vettori energetici particolari e per le infrastrutture. Il rapporto serve a certificare che l'esercizio è sicuro ed è conforme alle disposizioni delle DE-OCB e che tutti i componenti dei battelli e delle installazioni sono costruiti in modo da permettere la manutenzione e i controlli e da garantire un esercizio sicuro.

Art 6 – Considerazione di altri interessi

Il termine «installazioni» ai capoversi 1 e 2 è sostituito da «infrastruttura».

Art. 7 lett. a-c e e – Prescrizioni complete

I rinvii alle prescrizioni applicabili a singoli impianti di un battello sono stati aggiornati, in particolare per gli impianti ad aria compressa e le caldaie a vapore, la cui messa in circolazione, ispezione e esercizio sono ora disciplinati dall'ordinanza sull'utilizzo di attrezzature a pressione (RS 832.312.12). Sono invece stati stralciati i rinvii all'ordinanza del 9 aprile 1925 concernente l'impianto e l'esercizio dei generatori di vapore e dei recipienti di vapore e quelli all'ordinanza del 19 marzo 1938 concernente l'impianto e l'esercizio dei recipienti a pressione.

Poiché l'ordinanza del 21 agosto 1962 sulle norme edilizie è stata abrogata, il rinvio alla lettera e è stato stralciato. (Nota: nelle DE-OCB ad art. 42 è stato inserito un rinvio alle norme svizzere determinanti per l'edilizia).

Art. 8 – Deroghe alle prescrizioni

Poiché in passato l'applicazione delle deroghe alle prescrizioni dell'OCB non è stata uniforme, nei capoversi 2 e 3 sono state inserite precisazioni per uniformarla. Segnatamente, le deroghe sono autorizzate se il richiedente prova che la protezione dell'ambiente è garantita e che viene mantenuto lo stesso livello di sicurezza. In alternativa, le deroghe sono autorizzate a condizione che non ne derivi un rischio inaccettabile e che vengano adottate tutte le misure proporzionate atte a ridurre i rischi.

L'impiego di battelli che non soddisfano completamente le prescrizioni dell'ordinanza è autorizzato solo per scopi speciali durante manifestazioni limitate nel tempo. Questa disposizione non deve indurre ad aggirare altre prescrizioni menzionate ad esempio all'art. 7 OCB.

Art. 10 – Compiti e competenze dell'autorità di vigilanza (sorveglianza esterna)

Come accennato nell'introduzione, il capoverso 1 di questo articolo sancisce la sorveglianza in funzione dei rischi della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione dei battelli e delle infrastrutture da parte dell'autorità competente. Nell'ambito della sorveglianza l'autorità può esigere la presentazione di vari rapporti e prove (cpv. 2), la cui elaborazione compete al richiedente o allo specialista incaricato dall'impresa di navigazione.



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

I capoversi 3 e 5 descrivono i compiti e le competenze dell'autorità competente in caso di difetti che mettono in pericolo la sicurezza di persone o merci. A tale scopo nei due capoversi sono state inserite parti che prima figuravano all'articolo 51 (cpv. 1 e 2).

Se stabilisce l'esistenza di un difetto, l'autorità competente esige in un primo tempo che l'impresa di navigazione avvii misure volte a ripristinare la sicurezza. Se le misure proposte dall'impresa non sono sufficienti, l'autorità competente può ordinare provvedimenti di portata più ampia o incaricare terzi dell'adozione di misure appropriate. Da ultimo, l'autorità può limitare o vietare con effetto immediato l'esercizio di un battello o di un'infrastruttura se lo impongono motivi di sicurezza (cpv. 5).

Art. 11 – Collaborazione

Al capoverso 1 il termine «installazione» è sostituito con «infrastruttura».

I compiti delle imprese di navigazione in relazione alla collaborazione con le autorità di sorveglianza competenti sono formulati in modo più preciso rispetto all'attuale versione.

Art. 12 – Responsabilità delle imprese di navigazione

I compiti delle imprese di navigazione in relazione alla sicurezza d'esercizio vengono formulati e stabiliti in modo generale. In particolare, si sottolinea che la responsabilità della sicurezza dell'esercizio incombe in primo luogo all'impresa di navigazione e non all'autorità di sorveglianza. Il termine «installazioni» è sostituito da «infrastruttura».

Art. 13 – Organizzazione d'esercizio

Il termine «installazioni» è sostituito da «infrastruttura».

Le esigenze in materia di organizzazione d'esercizio sono state riformulate in considerazione della possibilità, introdotta con la revisione, di impiegare vettori energetici particolari per la propulsione dei battelli. Il tipo di impianti di propulsione (e dei vettori energetici impiegati) o il tipo di infrastruttura hanno un impatto sull'organizzazione d'esercizio di un'impresa di navigazione.

Art. 14 – Prescrizioni d'esercizio

Finora quest'articolo era applicabile solo alle imprese di navigazione pubbliche, ossia a quelle titolari di una concessione federale. Con lo stralcio dell'articolo «pubbliche» la disposizione vale per tutte le imprese di navigazione, quindi anche a quelle senza concessione federale.

Art. 15 – Obbligo di notifica delle imprese pubbliche di navigazione

Il termine «installazioni» è sostituito da «infrastruttura».



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Art. 16 – Infrastruttura

Il termine «installazioni» è sostituito da «infrastruttura» sia nel titolo intermedio sia nell'articolo.

Art. 17 cpv. 3 e 4 – Battelli

Il capoverso 3 conferisce all'autorità competente la facoltà di esigere dal richiedente, nel quadro dell'approvazione dei piani, non solo documenti ma anche prove supplementari. Il capoverso 4 è stato rielaborato dal profilo redazionale (senza modifiche di contenuto).

Art. 17a – Impianti di propulsione con vettori energetici particolari (nuovo)

Il capoverso 1 stabilisce i documenti che vanno presentati all'autorità competente in vista del controllo degli impianti di propulsione e dei gruppi ausiliari alimentati con vettori energetici particolari. Tra i documenti vi sono tra l'altro un'analisi dei rischi, un rapporto di sicurezza, un rapporto sulla gestione dei rischi e un piano di formazione per il personale. L'elenco dettagliato dei documenti è riportato nella parte II delle disposizioni esecutive.

Il capoverso 2 descrive i vettori energetici particolari. È stata scelta una formulazione ampia nella quale potesse rientrare la maggior varietà possibile di vettori energetici. Le riflessioni si sono concentrate sul metano, l'idrogeno, i pellet di legno e altri vettori energetici. Il diesel, il vapore o l'energia fotovoltaica non rientrano nei vettori energetici particolari ai sensi dell'OCB. Visti gli sviluppi estremamente rapidi in questo settore, spetta all'UFT (e non all'autorità competente) decidere se un vettore può essere considerato particolare ai sensi dell'OCB.

Art. 17b – Impianti ad aria compressa e caldaie a vapore (nuovo)

La procedura di immissione in commercio di impianti ad aria compressa e di caldaie a vapore è stabilita in base alla direttiva europea 97/23/EG¹. In particolare, per gli impianti ad aria compressa occorre presentare all'autorità competente una dichiarazione di conformità del fabbricante, dalla quale risulta che l'impianto soddisfa i requisiti di sicurezza essenziali nonché le disposizioni della direttiva europea.

Per gli impianti ad aria compressa e le caldaie a vapore va inoltre presentata un'analisi dei rischi. Se per una caldaia a vapore l'impresa di navigazione presenta una dichiarazione del fabbricante secondo cui l'infrastruttura soddisfa i requisiti della direttiva 97/23/EG, l'analisi dei rischi può tralasciare la parte dell'infrastruttura per la quale è stata constatata la conformità.

¹ Direttiva 97/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 maggio 1997, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di attrezzature a pressione (GU L 181 del 9.7.1997)



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Occorre segnalare che le caldaie a vapore per battelli sono escluse dal campo d'applicazione della direttiva europea summenzionata (cfr. art. 1 n. 3.14). Tuttavia, con la formulazione dell'articolo 17 *b* le esigenze relative alle caldaie a vapore che servono all'esercizio di battelli o di gruppi ausiliari installati su battelli in Svizzera sono dichiarate applicabili, in quanto mancano disposizioni specifiche e armonizzate a livello internazionale per le caldaie a vapore in dotazione di battelli della navigazione interna.

Art. 18 – Principio

Il termine «installazione» è sostituito da «infrastruttura».

Art. 18a - Esame per il rilascio della licenza di navigazione (nuovo)

L'articolo stabilisce le esigenze applicabili alla procedura e al risultato dell'esame per il rilascio della licenza di navigazione. La disposizione riprende i contenuti dell'articolo 19 capoverso 3, ora abrogato, senza apportare modifiche sostanziali.

Si segnala in questa sede che l'autorità competente può chiedere l'intervento di periti. È il caso in particolare per l'esame di battelli alimentati con vettori energetici particolari, ma può entrare in linea di conto anche nel caso di altri battelli.

Art. 19 cpv. 3 – Battelli (autorizzazione)

Il capoverso 3 è stato abrogato. Per motivi di sistematicità, il suo contenuto è stato integrato nell'articolo 18a.

Art. 20 – Infrastruttura

Il termine di «installazioni» è sostituito da «infrastruttura» nel titolo intermedio e nell'articolo.

Art. 28 cpv. 2

Il valore limite del rumore prodotto dal natante, fissato dall'attuale articolo 28 capoverso 2 a 70 dB (A) al posto di pilotaggio del timoniere, è stralciato. Questo valore figura infatti già all'articolo 128 capoverso 2 dell'ordinanza sulla navigazione interna (RS 747.201.1) e si applica a tutti i battelli, ossia anche a quelli adibiti al trasporto di passeggeri. Lo stralcio ha implicazioni solo per i battelli che finora hanno beneficiato della garanzia dei diritti acquisiti secondo l'articolo 57 capoverso 2 OCB. In virtù di questa garanzia, sui battelli interessati non dovevano essere adottate misure per ridurre il livello di rumore al posto di pilotaggio del timoniere. Non vi è tuttavia alcun motivo valido che giustifichi un trattamento diverso tra questo tipo di battelli e gli altri su tale aspetto, tanto più che i battelli impiegati per il trasporto di passeggeri sono generalmente in servizio per diverse ore e i conducenti sono esposti ad un elevato livello sonoro per un periodo di tempo relativamente lungo. Per evitare situazioni di difficol-



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

tà economiche, la modifica viene messa in vigore tre anni dopo l'entrata in vigore delle altre disposizioni (cfr. disposizioni transitorie).

Art. 29 – Installazioni delle macchine, impianti per il combustibile

L'articolo revoca il divieto di utilizzare combustibili con un punto di infiammabilità inferiore a 55°C (ex cpv. 2, primo periodo), tra cui figura ad esempio la benzina. Finora solo i «piccoli battelli» potevano, in casi particolari, ottenere deroghe per utilizzare motori a benzina. Il capoverso 2 precisa la nozione di «piccoli battelli»: in futuro l'autorità competente potrà autorizzare l'impiego di motori fuoribordo a benzina per i battelli la cui lunghezza sul piano di galleggiamento non supera i 20 metri. (Nota: nelle DE-OCB la lunghezza del piano di galleggiamento corrisponde alla lunghezza al galleggiamento dei battelli di classe A, cfr. DE-OCB ad art. 22 n. 1.1).

La formulazione del capoverso 3 è più generale rispetto a quella attuale per tener maggiormente conto di altri sistemi di propulsione, quali i propulsori a idrogetto (jet) o i propulsori cicloidali Voith Schneider.

Per tener conto dell'elevato pericolo connesso ai vettori energetici particolari a bordo dei battelli, l'autorità competente può, secondo il capoverso 4, ordinare il rispetto di particolari distanze di sicurezza tra lo scafo e i serbatoi. Questo vale anche per le tubature che trasportano i vettori energetici durante l'esercizio del battello. In tal modo si vuole evitare che in caso di collisione i serbatoi siano danneggiati. Le tubature per il rifornimento di combustibile non sono contemplate dall'articolo, in quanto dopo le operazioni di rifornimento possono essere completamente svuotate.

Attualmente vi sono disposizioni analoghe che disciplinano i requisiti di compartimentazione per garantire la galleggiabilità dei battelli in caso di falla. Infine, secondo il capoverso 5, i serbatoi per i combustibili e le tubature devono essere costruiti in materiale idoneo e resistere alle sollecitazioni prevedibili. Il capoverso 5 riprende sostanzialmente la formulazione dell'attuale capoverso 4.

Art. 29a – Installazioni per vettori energetici particolari (nuovo)

Il DATEC è autorizzato a emanare disposizioni sulle installazioni per l'impiego e l'immagazzinamento di vettori energetici particolari utilizzati per la propulsione del battello e l'esercizio di gruppi ausiliari a bordo di battelli adibiti al trasporto di passeggeri. Le pertinenti disposizioni figurano nella parte II delle DE-OCB (nuova), dedicata specificatamente a questo tipo di vettori energetici. A questo proposito va menzionato che ai battelli alimentati con vettori energetici particolari sono applicabili sia la parte I sia la nuova parte II delle DE-OCB.

Art. 30 – Impianti di comando, timoneria



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Nei tre capoversi dell'articolo il termine «*impianti di timoneria*» è sostituito da «*impianti di comando e timoneria*». Questa sostituzione tiene conto del fatto che per manovrare i battelli adibiti al trasporto di passeggeri vengono utilizzati sempre più, accanto ai timoni tradizionali, impianti alternativi come i piedi poppieri o la propulsione a idrogetto. Si è inoltre sostituito il termine di «*dispositivi di comando*» con «*impianti di comando*»: si tratta di un adeguamento puramente redazionale volto a armonizzare la terminologia utilizzata.

Art. 31 – Impianti per l'esaurimento della sentina

Nella versione tedesca sono state apportate modifiche redazionali per uniformare la terminologia utilizzata. La modifica concerne in particolare il titolo dell'articolo. Nel capoverso 2 si precisa che le dimensioni delle tubature per l'esaurimento della sentina dipendono dalle dimensioni del battello. Poiché nelle disposizioni d'esecuzione non sono state apportate modifiche in merito a questo punto, la precisazione non comporta modifiche sostanziali.

Art. 32 – Altri impianti per l'esercizio del battello

L'articolo contempla anche gli impianti a gas liquido ad uso domestico, finora non espressamente menzionati. Nelle DE-OCB vigenti figurano comunque già prescrizioni dettagliate in materia.

Art. 36 – Protezione contro gli incendi

L'attuale capoverso 1 è stato suddiviso in due. Il nuovo capoverso 1 corrisponde al primo periodo del testo attualmente in vigore, mentre il nuovo capoverso 2 precisa i requisiti applicabili alle vernici e alle lacche, stabilendo che tali requisiti valgono per le vernici e le lacche applicate sugli elementi costruzione degli interni (ossia non sulle parti esterne del battello). Per «elementi di costruzioni degli interni» si intendono ad esempio le pareti, i soffitti o i rivestimenti. Le vernici che ricoprono i mobili non devono soddisfare questi requisiti.

Nell'ambito dell'ultima revisione delle DE-OCB del 2007 era già stata prescritta l'installazione di impianti di allarme antincendio nei locali esposti a particolare rischio di incendio a bordo di battelli adibiti al trasporto di passeggeri. Il capoverso 3 crea la base formale corrispondente nell'OCB e stabilisce che possono essere utilizzati solo impianti idonei all'impiego a bordo di battelli. Ciò significa che sia la centrale d'allarme sia i componenti dell'impianto antincendio devono essere idonei a quest'impiego.

Art. 39 – Impianti antincendio

In quest'articolo il termine «dispositivi» è stato sostituito da «impianti» per motivi di sistematicità. La sostituzione concerne i capoversi 1 e 4 (ex cpv. 3) e il titolo dell'articolo.



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Il capoverso 3 crea la base normativa formale per l'equipaggiamento di determinati locali a bordo di battelli con impianti antincendio fissi. Questo tipo di impianti è stato prescritto per i nuovi battelli dall'ultima revisione delle DE-OCB intervenuta nel 2007. L'installazione di impianti antincendio è prescritta in particolare per i locali nei quali sono installati impianti elettrici o batterie di grande potenza, macchine o serbatoi per immagazzinare vettori energetici particolari. I dettagli sono contenuti nella parte I delle DE-OCB ad art. 39.

Per i battelli in servizio vale la garanzia dei diritti acquisiti secondo l'articolo 57 capoverso 3, ovvero questi battelli non devono essere equipaggiati di impianti antincendio. Restano tuttavia riservate le disposizioni dell'articolo 57 capoverso 4 (adeguamenti in caso di trasformazione).

Art. 41 – Principio

Il termine «installazioni» è sostituito da «infrastruttura».

Art. 43 – Personale

Il capoverso 1 è stato completato e prevede che la preparazione delle installazioni e dell'infrastruttura per l'esercizio nonché i lavori da effettuare sulle stesse al termine dei trasporti possono essere affidati soltanto a personale qualificato che ha superato gli esami prescritti. In questo modo si tiene conto della crescente complessità delle installazioni e degli impianti a bordo. Questo vale in particolare – ma non solo – per i battelli alimentati con vettori energetici particolari.

Il capoverso 1^{bis} stabilisce espressamente che la responsabilità in materia di formazione e esami del personale spetta alle imprese di navigazione. La responsabilità delle imprese si estende in particolare anche alla sorveglianza della conformità dei controlli e degli esami periodici prescritti. Tra questi vi sono ad esempio i controlli medici periodici o l'esame periodico delle conoscenze di servizio del personale di navigazione. Le imprese sono tenute a documentare adeguatamente gli esami e i controlli effettuati.

Le disposizioni valgono non solo, come finora, per le imprese di navigazione pubbliche (ossia titolari di una concessione federale), ma anche per le imprese senza concessione federale (cpv. 2). A tale scopo l'aggettivo «pubbliche» è stato stralciato.

Il capoverso 3 autorizza il DATEC a stabilire requisiti che il personale deve rispettare nell'impiegare gli impianti e l'infrastruttura in caso di esercizio con vettori energetici particolari.

Art. 44 cpv. 5 – Equipaggio

I capoversi 4 e 5 di quest'articolo sono stati inseriti il 9 novembre 2009 nell'ambito della modifica delle ordinanze della prima fase della Riforma delle ferrovie 2. Viene ora aggiunta un'ulteriore precisazione



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

al capoverso 5: anziché il termine «imprese di navigazione» viene utilizzato quello di «imprese di navigazione titolari di una concessione federale». Questa precisazione mira a chiarire che gli obblighi di cui ai capoversi 4 e 5 valgono solo per queste imprese.

Art. 45a – Direzione tecnica (nuovo)

Questo nuovo articolo stabilisce le esigenze applicabili alla direzione tecnica delle imprese di navigazione che operano con battelli alimentati con vettori energetici particolari. In tal modo si tiene conto dei rischi elevati connessi all'esercizio di questo tipo di battelli. Le imprese di navigazione direttamente interessate sono tenute a nominare un capotecnico o un suo sostituto. L'articolo disciplina i compiti e le competenze del capotecnico e del suo sostituto e definisce a grandi linee le conoscenze e l'esperienza professionale necessarie. Esigenze quasi identiche vigono ad esempio per le imprese di trasporto a fune (cfr. ordinanza sugli impianti a fune, OIFT, art. 46, RS 743.011).

Art. 46 – Piano d'emergenza, servizio di salvataggio e di sicurezza

In passato, nell'ambito di esercitazioni d'emergenza, alcune imprese di navigazione hanno constatato che non sempre disponevano di basi sufficienti per gestire un'emergenza a bordo dei battelli adibiti al trasporto di passeggeri. Inoltre, le possibilità di intervento dei servizi esterni sui corsi d'acqua e sui laghi svizzeri sono molto diverse. In alcuni casi, la disponibilità dei servizi d'intervento è nettamente limitata in inverno. Parallelamente, negli anni scorsi molte imprese di navigazione hanno notevolmente aumentato l'offerta di corse durante la stagione invernale.

Conformemente al nuovo capoverso 1, le imprese di navigazione devono disporre di un piano d'emergenza adeguato che consenta di gestire in modo rapido ed efficace un evento tenuto conto delle particolarità locali. Se per gestirlo l'impresa deve ricorrere a servizi d'intervento esterni, questi devono essere coinvolti nell'elaborazione del piano d'emergenza. In questo modo si garantisce che i compiti e la ripartizione dei ruoli siano noti ai membri dei servizi d'intervento e ai collaboratori dell'impresa di navigazione. Lo stesso principio vale del resto anche per gli impianti di trasporto a fune (cfr. ordinanza sugli impianti a fune, OIFT, art. 44, RS 743.011).

Secondo il capoverso 4, il DATEC disciplina il ricorso a servizi d'intervento esterni. In questo modo si garantisce che le imprese di navigazione coinvolgano i servizi d'intervento esterni nel piano d'emergenza qualora non dispongano di personale o di attrezzature e equipaggiamenti idonei per gestire questo tipo di eventi.

L'UFT sta elaborando una guida in collaborazione con i servizi d'intervento esterni e le imprese di navigazione. La guida, che sarà pronta nel primo trimestre 2013, servirà da base per l'elaborazione del piano d'emergenza.



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Art. 49 – Principio (manutenzione)

L'articolo ha subito essenzialmente modifiche redazionali. Il termine di «installazioni» è sostituito con «infrastruttura». Le imprese di navigazione sono tenute a garantire la sicurezza provvedendo alla manutenzione e al rinnovamento dei loro battelli. Nella precedente versione le imprese erano tenute unicamente a garantire la sicurezza dell'esercizio.

Art. 49a – Ricorso a terzi (nuovo)

Questo articolo consente alle imprese di navigazione che non dispongono internamente delle conoscenze o delle installazioni e degli apparecchi necessari ad effettuare lavori di manutenzione di ricorrere ai servizi di specialisti esterni di comprovata competenza. In tal caso, l'impresa deve disporre in ogni momento di informazioni sufficienti sullo stato dei lavori che ha affidato a terzi. In questo modo l'impresa resta l'unica responsabile della sicurezza d'esercizio dei battelli e delle infrastrutture.

L'autorità competente può ordinare il ricorso a terzi se la pianificazione, l'esecuzione o la sorveglianza della manutenzione effettuate internamente non soddisfano i requisiti (cpv. 3).

Art. 50 cpv. 1 e 2, 3 (nuovo) – Controlli, ispezioni e libro di bordo

Per effetto dello stralcio dell'aggettivo «pubbliche» al capoverso 1, le disposizioni non valgono più solo per le imprese di navigazione titolari di una concessione (imprese pubbliche), ma anche per le imprese senza concessione federale.

Il capoverso 2 elenca le indicazioni che devono essere riportate nel libro di bordo. Non vengono apportate modifiche sostanziali.

Secondo il capoverso 3, il DATEC stabilisce i termini, il genere e la portata dei controlli periodici dei battelli, delle installazioni, dell'attrezzatura e dell'infrastruttura. I dettagli figurano già nella parte I delle DE-OCB.

Art. 51 cpv. 1 e 2 – Provvedimenti in caso di sicurezza insufficiente

Per motivi di sistematicità, i compiti dell'Ufficio federale dei trasporti che figuravano nei capoversi 1 e 2 dell'articolo sono stati spostati all'articolo 10 capoverso 3. Anziché «Ufficio federale» è stata scelta la formulazione «autorità competente» per tener conto del fatto che le disposizioni non valgono solo per le imprese di navigazione titolari di una concessione federale, bensì per tutte le imprese di navigazione (cfr. spiegazioni relative all'art. 50).

Art. 57 cpv. 4 e 6



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

L'attuale disposizione del capoverso 4 che disciplina gli adeguamenti in caso di trasformazioni di battelli va modificata per tener conto delle trasformazioni volte all'impiego di vettori energetici particolari per la propulsione dei battelli. Tali trasformazioni si ripercuotono generalmente su diverse caratteristiche rilevanti per la sicurezza di un battello, dei suoi impianti o del suo equipaggiamento. Pertanto, nello specifico occorre verificare se – e all'occorrenza in quali settori – vanno definiti requisiti supplementari in relazione all'entità della trasformazione (cfr. anche DE-OCB, parte I, art. 57a).

Al capoverso 6 il termine «installazioni» è sostituito con «infrastruttura».

Art. 57a – Disposizioni transitorie relative alla modifica del

Secondo il capoverso 1, gli impianti ad aria compressa e le caldaie a vapore già in servizio possono continuare ad essere impiegati conformemente al diritto vigente (garanzia dei diritti acquisiti). Anche se non sono necessarie prove supplementari, i controlli periodici prescritti vanno effettuati e gli eventuali difetti eliminati.

L'installazione di impianti antincendio fissi nei battelli in servizio non è prescritta (cfr. garanzia dei diritti acquisiti secondo l'art. 57 cpv. 2). Come già menzionato all'articolo 57 capoverso 4, l'autorità competente controlla, secondo l'articolo 57a capoverso 2, se nell'ambito di una trasformazione occorre montare impianti antincendio fissi a bordo di battelli in servizio. A tale scopo vengono verificate la fattibilità tecnica e la sostenibilità economica. Se questi criteri sono soddisfatti, l'autorità ordina il montaggio di questi impianti. L'autorità può però accordare deroghe qualora i costi risultassero sproporzionatamente elevati o qualora sorgessero problemi tecnici particolari.

Il nuovo piano d'emergenza previsto all'articolo 46 capoverso 1 dev'essere allestito entro due anni dall'entrata in vigore della presente modifica (cpv. 3).

5. Spiegazioni relative alla revisione delle disposizioni esecutive del DATEC revisione delle disposizioni esecutive del DATEC all'ordinanza sulla costruzione dei battelli (DE-OCB)

Le disposizioni esecutive sono suddivise in due parti. La prima comprende le disposizioni generali in vigore applicabili a tutti i battelli adibiti al trasporto di passeggeri che rientrano nel campo d'applicazione dell'OCB; la seconda (nuova) contempla disposizioni specifiche applicabili ai battelli adibiti al trasporto di passeggeri alimentati con vettori energetici particolari secondo l'articolo 17a capoverso 2 OCB.

Entrambe le parti delle disposizioni esecutive saranno pubblicate in un documento.



5.1. DE-OCB parte generale I

Commento generale: in questa prima parte delle disposizioni esecutive si è provveduto ad aggiornare in vari punti i rinvii a norme o a disposizioni. Sono inoltre state apportate varie modifiche sostanziali e redazionali. Essendo già state descritte approfonditamente nelle spiegazioni relative alla revisione dell'OCB, le modifiche non verranno più commentate in questa sede. Ciò significa che si è rinunciato a commentare tutte le modifiche che riguardano la parte I delle DE-OCB.

Per facilitare la comprensione, nelle disposizioni esecutive riviste figurano anche passaggi che non hanno subito modifiche. Per permettere di distinguerli meglio, i passaggi modificati sono stati evidenziati in giallo.

Indice delle materie

Nell'indice delle materie la data di edizione di tutte le disposizioni, compresi i passaggi non modificati, è stata fissata a gennaio 2013. Il titolo dei numeri modificati è stato evidenziato in giallo. Sono stati evidenziati in giallo anche i numeri nei quali sono stati modificati singoli passaggi ma non il titolo. Le disposizioni esecutive abrogate sono barrate e evidenziate in giallo.

DE-OCB ad art. 6 n. 2.2 – Posti per passeggeri disabili (nuovo)

Secondo le disposizioni vigenti, le persone con handicap a bordo di battelli di nuova costruzione devono aver accesso a tutti i ponti accessibili ai passeggeri. Nella pratica è emerso che spesso questa disposizione non è attuabile a bordo dei piccoli battelli per mancanza di spazio e a causa degli effettivi di equipaggio limitati. Vi è inoltre il pericolo che in caso di emergenza a bordo i passeggeri disabili non possano essere evacuati dal ponte di coperta.

Per questo motivo il nuovo numero 2.2 stabilisce che l'accessibilità per i passeggeri disabili a bordo di battelli con al massimo due membri dell'equipaggio nautico può limitarsi al ponte principale (generalmente il ponte di entrata). Questa limitazione è tuttavia ammessa solo se la garanzia dell'esercizio e della sicurezza a bordo prevale sull'utilità per i passeggeri disabili.

DE-OCB ad art. 17 n. 1.3 e 1.4 – Caldaie a vapore e impianti ad aria compressa

Come già esposto nelle spiegazioni relative all'OCB (art. 17*b*), le esigenze per l'immissione in commercio delle caldaie a vapore e degli impianti ad aria compressa sono state modificate. È pertanto necessario stralciare le disposizioni che figurano ai numeri 1.3 e 1.4. La documentazione da inoltrare è precisata nelle DE-OCB ad art. 17*b*.

DE-OCB ad art. 17 n. 1.6.2 – Documentazione per gli impianti d'accensione a gas (nuovo)

Nella pratica i requisiti finora stabiliti per gli impianti a gas liquefatti non possono essere sempre applicati agli impianti d'accensione a gas delle caldaie a bordo di battelli a vapore. Generalmente, il gas



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

utilizzato per l'impianto di accensione è l'acetilene. La nuova disposizione del numero 1.6.2 rimanda alle prescrizioni specifiche applicabili agli impianti d'accensione a gas e ha implicazioni a livello di collaudo (DE-OCB ad art. 18a n. 5, prima art. 19 n. 5) e di ispezione periodica (DE-OCB ad art. 50 n. 8).

DE-OCB ad art. 17 n. 1.7 – Descrizione della costruzione

La descrizione della costruzione serve a documentare la conformità del progetto di trasformazione o di costruzione di un battello alle prescrizioni applicabili. Nella pratica vi sono casi in cui il rispetto di una prescrizione delle DE-OCB risulta difficile o eccessivamente oneroso. Se vengono realizzate altre soluzioni, il richiedente deve indicare espressamente nella descrizione della costruzione eventuali deroghe alle disposizioni.

L'autorizzazione di eventuali deroghe da parte dell'autorità competente è retta dall'articolo 8 capoverso 2 OCB.

DE-OCB ad art. 18a

Queste disposizioni integrano le prescrizioni finora contenute nelle DE ad art. 19 in materia di collaudo dei battelli e degli impianti. Di conseguenza, le DE ad art. 19 sono state stralciate.

DE-OCB ad art. 18a n. 2 e 3 – Collaudo della caldaia a vapore e degli impianti ad aria compressa

Le esigenze applicabili alle caldaie a vapore e agli impianti ad aria compressa sono rette dalla direttiva europea 97/23/EG, secondo cui il fabbricante di questi impianti deve presentare una dichiarazione di conformità. Il collaudo delle caldaie a vapore e degli impianti ad aria compressa in vista dell'immissione in commercio dovrà essere effettuato da un servizio di ispezione del tipo A. Questo organismo è accreditato dal Servizio di accreditamento svizzero (SAS) secondo la norma ISO/IEC 17020:2012. Si tratta di un organismo «*di terza parte indipendente*» che deve soddisfare particolari requisiti di garanzia di indipendenza (contrariamente ai servizi di ispezione di tipo B e C). Uno dei servizi di ispezione di tipo A accreditati in Svizzera è l'ASIT (Associazione svizzera ispezioni tecniche).

DE-OCB ad art. 18a n. 5 – Collaudo degli impianti a gas liquefatti e degli impianti d'accensione a gas

In questa sede si rinvia alle spiegazioni relative alle DE-OCB ad art. 17 n. 1.6.2.

DE-OCB ad art. 22 n. 1.1 – Categorie di battelli (concerne solo la versione tedesca)

Nella versione tedesca è stata corretta la lunghezza al galleggiamento misurata all'immersione di progetto per i battelli della categoria A (prima erroneamente $L_{CWL} = 20$ m, ora $L_{CWL} \leq 20,00$ m).

DE-OCB ad art. 22 n. 3 e 4

L'attuale titolo del numero 3 è stato modificato in «Definizioni di tecnica navale».



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Al numero 4 viene inserito una nuova sezione intitolata «Altre definizioni».

DE-OCB ad art. 22 n. 3.21 – Locali macchine

Le disposizioni definiscono quali locali sono considerati «locali macchine». Si tratta segnatamente di locali in cui sono installati motori a combustione interna, dispositivi a fiamma libera o motori elettrici per la propulsione del battello. La prescrizione relativa ai motori elettrici si applica principalmente ai motori potenti, che in caso di incendio possono comportare un pericolo maggiore a causa delle tensioni/correnti elettriche di elevata intensità. Per questo motivo le disposizioni menzionano espressamente i motori elettrici che servono alla propulsione dei battelli e non i motori elettrici utilizzati a bordo di un battello per scopi di «importanza secondaria».

L'attribuzione dei locali alla categoria «locali macchine» si ripercuote sulle esigenze in materia di tecnica antincendio (DE-OCB ad art. 36 n. 1.4), installazione di sistemi antincendio (DE-OCB ad art. 36 n. 5) e installazione di impianti fissi di estinzione (DE-OCB ad art. 39 n. 5).

DE-OCB ad art. 22 n. 3.22 – Locali dei quadri elettrici

Analogamente ai locali macchine, vengono definiti i «locali dei quadri elettrici». L'attribuzione a questa categoria ha un impatto sulla tecnica antincendio, l'installazione di sistemi antincendio e l'installazione di impianti fissi di estinzione.

DE-OCB ad art. 22 n. 4 – Altre definizioni

Questo numero contempla alcune nuove definizioni che sono principalmente correlate alle disposizioni sull'uso di vettori energetici particolari. Le definizioni non richiedono ulteriori spiegazioni e precisazioni.

DE-OCB ad art. 24 n. 2 – Stabilità allo stato integro

È stata apportata una serie di modifiche che riguardano essenzialmente la garanzia dei diritti acquisiti per i battelli beneficiari secondo l'articolo 57 OCB. A tal fine sono stati recepiti i criteri di stabilità fissati dall'ordinanza del 20 aprile 1976 dell'allora Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie (DFTCE) concernente la navigazione sottoposta a concessione o a permesso. Questo corrisponde all'attuale prassi dell'UFT per la valutazione della stabilità di tali battelli.

DE-OCB ad art. 24 n. 2.3 – Battelli della categoria D1

Il contenuto delle disposizioni resta fondamentalmente invariato. I battelli della categoria D1 dovranno continuare a soddisfare, nel limite del possibile, le stesse esigenze di stabilità dei battelli delle categorie A o B. In pratica, tuttavia, ciò non è possibile senza apportare notevoli modifiche al battello o senza ridurre considerevolmente il numero di passeggeri ammessi.

Se le esigenze di stabilità non possono essere rispettate, la sufficiente stabilità deve essere dimostrata calcolando il momento di inclinazione trasversale risultante dallo spostamento laterale di persone secondo il numero 2.4, anziché il momento di inclinazione trasversale secondo il numero 2.1.1. Anche in questo caso sono state riprese le disposizioni già menzionate dell'ordinanza del DFTCE del 1976.



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Inoltre l'autorità competente può esigere di considerare anche altri momenti di inclinazione (cfr. DE-OCB ad art. 24 n. 2.5.2, invariata).

DE-OCB ad art. 24 n. 2.4 – Momento di inclinazione trasversale risultante dallo spostamento laterale di persone per battelli delle categorie D1 e D2

Le disposizioni del numero 2.4 definiscono il momento di inclinazione trasversale risultante dallo spostamento laterale di persone. Il calcolo si basa su vari fattori che dipendono dal tipo di costruzione del battello. Si tratta dei momenti di inclinazione che figurano nell'ordinanza del DFTCE del 1976. In questo modo si garantiscono i diritti acquisiti per i battelli beneficiari secondo l'articolo 57 OCB.

DE-OCB ad art. 24 n. 2.5.3

Le disposizioni integrano il criterio dell'angolo di inclinazione trasversale ammesso (al massimo 8°) per i battelli che circolano sui fiumi (ad es. Reno, Limmat). Si tratta di una disposizione che figurava già nell'ordinanza del DFTCE del 20 aprile 1976. L'angolo di inclinazione trasversale ammesso per i battelli in servizio sui laghi resta invariato (al massimo 10°).

DE-OCB ad art. 24 n. 2.5.5 – Bordo libero residuo, distanza di sicurezza residua

Per ragioni di coerenza, la disposizione relativa al bordo libero residuo e alla distanza di sicurezza residua è stata spostata nelle DE-OCB ad art. 25 n. 1.4.2 e 2.5.2.

DE-OCB ad art. 24 n. 3 – Stabilità in caso di falla

È stata apportata una serie di modifiche che riguardano essenzialmente la garanzia dei diritti acquisiti per battelli beneficiari secondo l'articolo 57 OCB. A tal fine per i battelli della categoria D1 sono stati recepiti i criteri di stabilità in caso di falla fissati dall'ordinanza del DFTCE concernente la navigazione sottoposta a concessione o a permesso del 20 aprile 1976. Questo corrisponde all'attuale prassi dell'UFT per la valutazione della stabilità di tali battelli. Si rinvia inoltre alle spiegazioni relative alle DE-OCB ad art. 24 numero 2.3.

Nell'ultimo periodo del numero 3.3 il termine «revisioni» è stato sostituito con «risanamenti» per allineare la terminologia a quella utilizzata nella direttiva dell'UFT concernente l'art. 57 OCB del 1° maggio 2010. La sostituzione non richiede modifiche sostanziali.

DE-OCB ad art. 25 n. 1 e 2 – Bordo libero, distanza di sicurezza

Per motivi di coerenza, le DE-OCB ad art. 24 numero 2.5.5 concernenti il bordo libero residuo e la distanza di sicurezza residua sono state spostate e inserite in questo numero. Non sono state apportate modifiche sostanziali.

Le esigenze in materia di bordo libero e distanza di sicurezza delle varie categorie di battelli sono state riorganizzate e delimitate in modo più preciso. Non sono state apportate modifiche sostanziali. Rispetto all'attuale versione delle disposizioni, i titoli dei singoli numeri descrivono con maggiore precisione il campo d'applicazione e la categoria di battello corrispondente.



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Le prescrizioni di cui ai numeri 1.3 e 2.4 relative ai battelli di categorie C e E tengono conto dei risultati dei calcoli di stabilità da presentare all'autorità, analogamente alle esigenze di galleggiabilità in caso di falla. L'autorità competente stabilisce nel caso singolo il bordo libero o la distanza di sicurezza necessari.

Per i battelli della categoria D (D1 e D2) vengono riprese ai numeri 1.4 e 2.5 le prescrizioni dell'ordinanza del DFTCE del 20 aprile 1976. In tal modo si tiene conto della garanzia dei diritti acquisiti secondo l'articolo 57 OCB.

DE-OCB ad art. 25 n. 3 – Marche di bordo libero

La disposizione è stralciata perché non ha un'utilità pratica per i battelli adibiti al trasporto di passeggeri. Il carico di questi battelli si basa sul numero di passeggeri ammessi a bordo. Nella pratica, sono i membri dell'equipaggio nautico a contare i passeggeri in modo da evitare situazioni di sovraccarico. Nella pratica l'immersione a battello carico non viene verificata.

La disposizione sulle marche di bordo libero resta applicabile per i traghetti che trasportano veicoli e passeggeri. Vengono inoltre apportati adeguamenti redazionali di lieve entità.

DE-OCB ad art. 25 n. 4 – Marche d'immersione

La struttura delle disposizioni è stata precisata.

DE-OCB ad art. 29 n. 1.4.1 – Condotte dei gas di scarico

In conformità delle disposizioni internazionali sulla temperatura massima della superficie delle condotte di scarico (ad es. SOLAS, prescrizioni di classificazione per i battelli della navigazione interna) viene fissata una temperatura massima di 220°C a titolo di misura di protezione antincendio. A prescindere da questa temperatura massima, è necessario isolare le condotte per i gas di scarico qualora vi sia il rischio di ustioni da contatto accidentale.

DE-OCB ad art. 29 n. 3 – Vettori energetici particolari (nuovo)

In questa sede si rinvia alla nuova parte II delle disposizioni esecutive del DATEC all'ordinanza sulla costruzione dei battelli concernenti i battelli con propulsione alimentata da vettori energetici particolari.

Le disposizioni prevedono una distanza di sicurezza tra i serbatoi che contengono vettori energetici particolari e lo scafo del battello. Le disposizioni si applicano per analogia anche alle tubature che durante l'esercizio del battello sono riempite di vettori energetici particolari. Le tubature per il rifornimento di combustibile non sono contemplate da queste disposizioni, in quanto dopo le operazioni di rifornimento possono essere completamente svuotate.

La distanza di sicurezza vale per i serbatoi e le tubature che contengono sostanze ad alto rischio di esplosione. Generalmente, la distanza tra il serbatoio o la tubatura e il fasciame esterno del battello dev'essere almeno pari a un quinto della larghezza dello scafo. Questa distanza minima rientra già nei criteri applicabili alla compartimentazione di un battello per garantire la galleggiabilità in caso di falla (cfr. DE-OCB ad art. 24).



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

La distanza tra il serbatoio o la tubatura e il fasciame esterno del battello non può in alcun modo essere inferiore a 0,8 m. Se si prevede di ridurre la distanza a 0,8 m lo scafo del battello dev'essere rinforzato nel settore del battello corrispondente. Generalmente gli interventi di rinforzo concernono i locali in cui si trovano il serbatoio e/o le tubature. Le distanze di sicurezza e le prescrizioni relative agli elementi costruttivi risultano dall'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN), parte 9 (prescrizioni relative alla costruzione).

Per le imbarcazioni pluriscafo la distanza di sicurezza è riferita alle superfici laterali esterne degli scafi. La distanza minima ammessa dalle superfici laterali interne è di 0,30 m. In questo modo è possibile installare serbatoi e sistemi di tubature lungo le superfici laterali interne protette dello scafo.

DE-OCB ad art. 30 n. 2.3 – Dispositivo di governo d'emergenza (nuovo)

L'aggiunta mira a separare il più possibile il sistema di governo principale da quello d'emergenza. In particolare punta a separare la parte idraulica dell'apparecchio di comando da quella elettrica nel sistema di governo principale e in quello d'emergenza.

DE-OCB ad art. 30 n. 4 – Regolatore di velocità di accostata (nuovo)

L'impiego di regolatori di velocità di accostata (autopiloti) a bordo dei battelli adibiti al trasporto di passeggeri è aumentato. Finora, però, nelle DE-OCB non figuravano prescrizioni in materia. L'aggiunta del numero 4 colma questa lacuna. In futuro verranno applicate le stesse prescrizioni di quelle in vigore nella navigazione sul Reno. A tale scopo è stata inserita una disposizione transitoria nelle DE-OCB ad art. 57a.

DE-OCB ad art. 31

La sostituzione nella versione tedesca del termine «Lenzeinrichtung» con «Lenzanlage» ha richiesto l'adeguamento dei titoli dei fogli corrispondenti. Non vi sono state modifiche sostanziali.

DE-OCB ad art. 32 n. 1 – Caldaie a vapore

Il rimando alle disposizioni vigenti relative alle caldaie a vapore è stato stralciato (cfr. spiegazioni al punto 4 dei commenti sugli articoli 7 e 17b OCB).

DE-OCB ad art. 32 n. 3.3 e 3.4 – Impianti elettrici di emergenza

L'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte (ESTI) ha emanato delle direttive sugli impianti elettrici su natanti (Dir. Natanti). Le direttive si basano sull'ordinanza del 7 novembre 2001 concernente gli impianti elettrici a bassa tensione (OIBT; RS 734.27), di cui il 1° ottobre 2012 è entrata in vigore una revisione sostanziale. Secondo le direttive dell'ESTI i controlli a bordo devono essere effettuati da esperti accreditati. Per questo motivo è opportuno, nel limite del possibile, riunire in un'unica normativa i requisiti che gli impianti elettrici a bordo di battelli adibiti al trasporto di passeggeri devono soddisfare. È quanto è stato fatto per gli impianti elettrici di emergenza, integrando i requisiti che figuravano ai numeri 3.3 e 3.4 delle DE-OCB nella nuova versione delle direttive dell'ESTI. Pertanto, i numeri 3.3. e 3.4 sono stati abrogati..



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

DE-OCB ad art. 35 n. 8.2 – Illuminazione di emergenza

In questa sede viene precisato che in caso di guasto alla fonte principale di energia elettrica l'illuminazione d'emergenza deve azionarsi automaticamente solo se prima del guasto il sistema di illuminazione normale a bordo del battello era alimentato dalla fonte principale di energia elettrica.

DE-OCB ad art. 35 n. 9 – Compartimenti non accessibili ai passeggeri (nuovo)

Poiché determinate zone non devono essere accessibili ai passeggeri, la nuova disposizione prevede che i compartimenti non accessibili devono essere contrassegnati con marcature ad hoc. Si tratta in particolare della cabina di comando, del locale apparato motore, del locale dei quadri elettrici e della zona dei verricelli.

Inoltre la disposizione stabilisce che i compartimenti particolarmente esposti al rischio di esplosione devono essere chiusi ai passeggeri. Se ne trovano segnatamente sui battelli con propulsione alimentata da vettori energetici particolari (locale macchine, locale in cui è installato il serbatoio, aperture di ventilazione nei locali in cui sono immagazzinati o utilizzati i vettori energetici particolari).

DE-OCB ad art. 36 n. 1.5 – Esigenze di protezione contro gli incendi per le vernici e le lacche

Nelle disposizioni si precisa che le vernici, le lacche e gli altri prodotti per il trattamento delle superfici applicati sugli elementi degli interni devono essere difficilmente infiammabili. Le disposizioni, quindi, non valgono per gli spazi esterni dei battelli. I mobili (ad es. tavoli e sedie) sono esclusi da questa disposizione a prescindere dalla loro collocazione sul battello (interno/esterno).

DE-OCB ad art. 36 n. 2.4 lett. c

Finora, i prodotti da costruzione e i rivestimenti dei pavimenti dei battelli dovevano appartenere alle classi «D» e «D_{fl}» secondo la norma EN 13501-1:2002. Queste due classi equivalgono a un grado di infiammabilità «mediamente infiammabile», il che non corrisponde all'intenzione iniziale del Consiglio federale. La modifica della classificazione in «C» e «C_{fl}» implica che i prodotti e i rivestimenti dovranno essere «difficilmente infiammabili». Quest'esigenza corrisponde alla disposizione dell'articolo 36 OCB.

Nella pratica questa modifica non porrà problemi poiché oltre alle esigenze legate al grado di infiammabilità sono applicabili prescrizioni distinte in materia di formazione di fumo in caso di incendio. Per rispettare queste disposizioni, la classe «D» non è più sufficiente: i prodotti e i rivestimenti dovranno almeno soddisfare le esigenze della classe «C».

DE-OCB ad art. 36 n. 3.1

La disposizione stabilisce che le aperture per l'entrata e l'uscita dell'aria devono poter essere chiuse per evitare il propagarsi di un incendio. Si precisa ora che dev'essere possibile chiudere le aperture dall'esterno del locale. Si vuole infatti evitare che per chiudere le aperture sia necessario entrare nel locale in cui è divampato l'incendio. A tal fine nelle DE-OCB ad art. 57a è stata inserita una disposizione transitoria.

DE-OCB ad art. 36 n. 3.4



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Come già stabilito per i cavi di alimentazione delle valvole elettriche a chiusura rapida nel sistema d'alimentazione del combustibile (DE-OCB ad art. 29 n. 2.13), in futuro i cavi di alimentazione dei ventilatori elettrici o le valvole di aerazione nei locali esposti a elevato rischio di incendio dovranno essere protetti dal fuoco. In alternativa potranno essere fabbricati con materiali difficilmente infiammabili. Tra i locali esposti a elevato rischio di incendio vi sono il locale apparato motore, la cucina e il locale dei quadri elettrici. Nelle DE-OCB ad art. 57a è stata inserita una disposizione transitoria.

DE-OCB ad art. 36 n. 5.1

La formulazione «locali che presentano un elevato rischio d'incendio» è sostituita con un elenco dei locali nei quali occorre installare impianti automatici d'allarme (rivelatori): locale apparato motore, locale dei quadri elettrici, cucina, servizi igienici. Non sono state apportate modifiche sostanziali poiché i locali interessati sono indicati nell'elenco o sono compresi nella categoria «locale apparato motore» o «locale dei quadri elettrici».

DE-OCB ad art. 36 n. 5.2 – Omologazione degli impianti d'allarme antincendio

Secondo la disposizione attualmente in vigore, gli impianti d'allarme antincendio devono essere omologati in modo tale che possano essere installati a bordo di battelli adibiti al trasporto di passeggeri. Finora quale società di classificazione riconosciuta si menzionava tra l'altro l'Associazione degli istituti cantonali di assicurazione antincendio (AICAA). Tuttavia, poiché questa non rilascia omologazioni per impianti d'allarme antincendio utilizzati specificatamente a bordo di battelli, si è provveduto a stralciarla dalla disposizione. Gli impianti d'allarme antincendio devono pertanto essere collaudati e omologati per l'impiego a bordo di battelli da una società di classificazione riconosciuta.

DE-OCB ad art. 37 n. 3.2 lett. f – Schema dell'impianto per l'esaurimento della sentina e dell'impianto antincendio

Finora occorre presentare lo schema dell'impianto per l'esaurimento della sentina e dell'impianto antincendio all'autorità competente per approvazione (cfr. DE-OCB ad art. 17 n. 1.1.1 lett. h), ma non vi era l'obbligo di conservare o di affiggere gli schemi a bordo del battello. L'aggiunta alla lettera f colma questa lacuna e prevede che lo schema approvato dall'autorità competente va collocato in modo ben visibile nel punto in cui l'impianto viene azionato. Generalmente si tratta del luogo in cui si trovano le pompe o dove vengono azionate le valvole.

DE-OCB ad art. 39 n. 5 – Impianti antincendio fissi

In questa disposizione i termini «*impianti fissi di estinzione incendi*» e «*sistemi antincendio*» sono sostituiti da «*impianti antincendio*» per motivi di sistematicità.

Finora le disposizioni prevedevano che i battelli a propulsione elettrica dovevano essere dotati di un impianto antincendio fisso nel locale dei quadri elettrici. Lo scopo era di prescrivere tali impianti in particolare nei locali dei quadri elettrici in cui vi sono correnti e tensioni di forte intensità. L'attuale formulazione si è rivelata troppo imprecisa nella pratica. Il rimando al locale apparato macchine e al locale dei quadri elettrici secondo le DE-OCB ad art. 22 numeri 3.21 e 3.22 introduce una precisazione:



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

anche i locali in cui si trovano i serbatoi per vettori energetici particolari devono essere dotati di un impianto antincendio fisso (n. 5.1.3).

Negli scorsi anni la potenza dei generatori utilizzati a bordo dei battelli adibiti al trasporto di passeggeri è aumentata in modo marcato, tanto da raggiungere quasi quella dei sistemi di propulsione dei battelli. Pertanto, in futuro i locali nei quali si trovano impianti elettrici ad alta potenza dovranno essere equipaggiati di un impianto antincendio fisso.

Va menzionato in particolare che nei locali apparato motore protetti da un impianto antincendio fisso l'aria comburente necessaria ai motori a combustione interna dev'essere aspirata dall'esterno solo in caso di incendio (n. 5.3.1). Finora questa disposizione aveva validità generale e non era limitata ai casi di incendio. In futuro si potrà quindi installare un sistema che aspira l'aria comburente all'interno del locale durante il normale esercizio. Non appena l'impianto antincendio fisso entra in funzione, l'apporto d'aria esterna deve azionarsi automaticamente (n. 5.3.2).

DE-OCB ad art. 40 n. 2.4 – Diametro dei salvagenti anulari

Le disposizioni applicabili ai salvagenti anulari a bordo dei battelli adibiti al trasporto di passeggeri sono stati adeguati alla normativa internazionale e alla norma UNI EN 14144:2006 «Salvagenti anulari rigidi – Requisiti, prove». I salvagenti in dotazione possono continuare ad essere utilizzati a condizione che soddisfino almeno i requisiti stabiliti dalle DE-OCB nella versione del giugno 2007 (cfr. disposizioni transitorie secondo DE-OCB ad art. 57a).

DE-OCB ad art. 40 n. 3.3 e 3.4.1 – Zattere di salvataggio, zattere gonfiabili cui possono aggrapparsi le persone che si trovano in acqua

Le disposizioni sulle zattere di salvataggio (n. 3.3) e sulle zattere gonfiabili per le persone in acqua (n. 3.4.1) sono state stralciate poiché dalla scadenza del termine transitorio di cui alle DE-OCB ad art. 57 n. 2.4, ossia dal 1° giugno 2012, questi mezzi di salvataggio non sono più ammessi a bordo dei battelli adibiti al trasporto dei passeggeri.

DE-OCB ad art. 40 n. 3.4, 3.5 e 3.6 – Zattere gonfiabili, imbarcazioni di salvataggio

La distinzione tra zattere gonfiabili per le persone in acqua (finora n. 3.4 lett. a) e zattere gonfiabili sulle quali le persone possono salire (finora n. 3.4 lett. b) non è più necessaria, in quanto dal 1° giugno 2012 le zattere gonfiabili per le persone in acqua non sono più ammesse a bordo dei battelli adibiti al trasporto dei passeggeri. È stato quindi necessario modificare la numerazione e stralciare il numero 3.4.1. L'attuale numero 3.4.2, che stabilisce i requisiti per le zattere gonfiabili sulle quali le persone possono salire, diventa 3.5 e vengono aggiunte ulteriori suddivisioni.

I requisiti applicabili alle zattere gonfiabili sulle quali le persone possono salire sono inoltre stati allentati dal punto di vista materiale (n. 3.5.2), in particolare per quanto riguarda l'intervallo di temperatura dell'aria ambiente in base al quale sono ispezionate e omologate le zattere. Finora il criterio da soddisfare secondo le prescrizioni SOLAS prevedeva un intervallo fino a -30°C. Quest'esigenza, rivelatasi molto severa, non è necessaria sui laghi e sui corsi d'acqua svizzeri. Pertanto, l'intervallo di cui al



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

numero 3.5.2 lettera b e c è stato limitato a -18°C. Questo è in linea con le esigenze del codice per le unità veloci «High Speed Craft Code» (HSC Code) e con le prescrizioni SOLAS dell'OMI.

È probabile che l'allentamento dei requisiti porterà a un aumento del numero di fornitori di zattere gonfiabili, il che è positivo perché promuove la loro diffusione. Non è detto tuttavia che i fornitori si avvarranno effettivamente di questa possibilità.

Le disposizioni applicabili alle imbarcazioni di salvataggio restano invariate dal punto di vista materiale, anche se cambia la loro numerazione (prima 3.5 e segg., ora 3.6 e segg.).

DE-OCB ad art. 40 n. 4.1.2 (concerne il testo tedesco e italiano)

Nella disposizione relativa ai mezzi di salvataggio adatti ai bambini è stato stralciato la parola «anche» al numero 4.1.2. L'articolo 40 capoverso 3 OCB prevede che l'effettivo minimo di mezzi di salvataggio sui battelli deve ammontare al 100 per cento del numero di passeggeri massimo ammesso. Lasciando l'attuale formulazione delle DE-OCB questa prescrizione risulterebbe inasprita, in quanto sul mercato non sono disponibili mezzi di salvataggio individuali adatti nella stessa misura a adulti e bambini. I mezzi di salvataggio per bambini devono quindi essere portati a bordo in più di quelli per gli adulti.

DE-OCB ad art. 40 n. 7 – Manutenzione, controlli periodici e sostituzione di mezzi di salvataggio

Per ragioni di sistematicità, il contenuto di questo numero è stato stralciato e inserito nella parte I delle DE-OCB ad art. 50 al numero 10.3.

DE-OCB ad art. 42 n. 1.1 – Norma applicabile per la costruzione di impianti d'approdo

Poiché l'ordinanza sulle norme edilizie (RS 720.1) è stata abrogata nel 2001, il rinvio all'ordinanza è stato sostituito dal rimando generico alle norme svizzere determinanti.

DE-OCB ad art. 42 n. 2.1 – Attrezzatura degli impianti d'approdo

I requisiti applicabili alle barriere di protezione degli impianti d'approdo sono precisati da alcuni esempi. Con un rinvio alla norma svizzera SN 640 568 vengono stabilite le esigenze applicabili ai dispositivi che sostituiscono le ringhiere degli impianti di approdo.

DE-OCB ad art. 42 n. 4 – Materiale di salvataggio presso gli impianti d'approdo (nuovo)

Nell'ambito delle verifiche dell'equipaggiamento degli impianti d'approdo effettuate negli scorsi anni dall'UFT, sono emerse incertezze circa i requisiti minimi e la dotazione di materiale di salvataggio degli impianti d'approdo. Questa nuova disposizione concretizza le prescrizioni generali di cui all'articolo 42 OCB.

Lo scopo delle disposizioni è di fare in modo che le persone cadute in acqua accidentalmente nei pressi di un impianto d'approdo possano essere tratte in salvo grazie ai mezzi di salvataggio o possano mettersi da sole in sicurezza.

DE-OCB ad art. 43 n. 2.1.1 e 2.1.5.2 – Formazione del personale



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Parallelamente ai criteri applicabili alla durata del ciclo di formazione e al tempo di navigazione del personale per il servizio di navigazione finora considerati, la disposizione menziona ora anche il tipo di vettore energetico utilizzato per la propulsione del battello o per il funzionamento dei gruppi ausiliari a bordo. L'aggiunta si iscrive nella logica dell'autorizzazione di vettori energetici particolari per la propulsione dei battelli. Per i battelli alimentati da vettori energetici convenzionali (ad es. diesel) non vi sono modifiche.

In particolare nel piano di formazione, che secondo la parte II numero 1.5.2 delle DE-OCB va presentato per i battelli alimentati con vettori energetici particolari, occorre indicare la durata minima della formazione. Questa dev'essere definita in base alla complessità dell'esercizio e agli eventuali pericoli connessi all'esercizio di questo tipo di battelli.

DE-OCB ad art. 43 n. 3.6 e 3.8

Il numero 3.6 precisa che l'impresa di navigazione è responsabile dello svolgimento dei controlli medici periodici entro i termini prescritti (cfr. anche OCB art. 43 cpv. 1^{bis}). L'impresa deve provvedere alle debite registrazioni e tenerle in ogni momento a disposizione dell'autorità competente.

Se dal controllo medico risulta che le condizioni generali di salute di un conduttore di battello sono tali da limitare la sua idoneità al servizio a bordo, l'impresa di navigazione informa immediatamente l'autorità competente (n. 3.8). Per tutti gli altri membri del servizio nautico e del servizio macchine spetta all'impresa adottare, in piena autonomia, le necessarie misure.

DE-OCB ad art. 43 n. 4.5.1- 4.5.3 – Ulteriori disposizioni (esame di conduttore di battelli)

Le disposizioni precisano le esigenze applicabili agli esami per estendere la licenza di condurre ad un'altra categoria di battello. In particolare viene stabilito che prima dell'esame pratico il candidato deve aver assolto un tempo di navigazione di almeno una stagione. Viene inoltre definito in modo più preciso l'intervallo entro il quale dev'essere sostenuto un nuovo esame teorico per l'ottenimento della licenza di conduttore di battello (n. 4.5.2). Questa modifica rende necessario l'adeguamento della disposizione della parte I delle DE-OCB ad art. 45 numero 3.4.1.

DE-OCB ad art. 43 n. 6.4 – Riconoscimento della licenza in caso di passaggio del titolare a un'altra impresa

Generalmente se un conduttore di battello passa ad un'altra impresa di navigazione, quest'ultima gli riconosce le conoscenze maturate. Oltre all'impiego su altri battelli, il passaggio a un'altra impresa implica il cambiamento dell'area geografica di navigazione. La nuova disposizione precisa che la nuova impresa ha la responsabilità di valutare se il conduttore ha sufficienti competenze per manovrare i battelli della flotta e se conosce a sufficienza la nuova area geografica di navigazione.

L'impresa presenta all'autorità competente una richiesta di riconoscimento della validità della licenza di condurre per la nuova area geografica di navigazione, nella quale attesta l'idoneità del conduttore. L'autorità competente decide in merito alla domanda. Generalmente non sono richiesti ulteriori esami



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

teorici o pratici. Ciò vale tuttavia solo nei casi in cui il conduttore non deve ottenere altre categorie di licenza.

DE-OCB ad art. 44 n. 4.2.2 e 4.2.6 – Criteri di calcolo della superficie del ponte

La disposizione precisa che le superfici del ponte principale e di quello d'entrata rientrano integralmente nella superficie del ponte e non sono quindi possibili deduzioni. In particolare non è possibile dedurre dalla superficie del ponte principale e di quello d'entrata le superfici dei boccaporti, le superfici delle scasse delle ruote a pale o altre superfici. Questo vale anche se la superficie del ponte principale o di quello d'entrata non è accessibile. A tal fine nelle DE-OCB ad art. 57a viene inserita una disposizione transitoria.

La superficie delle scasse delle ruote a pale rientra anche nella superficie del ponte superiore. Questa disposizione figurava già al numero 4.2.10. Nelle disposizioni riviste il rimando alla disposizione speciale è stato inserito già al numero 4.2.6.

DE-OCB ad art. 44 n. 5 – Disposizioni ulteriori concernenti gli effettivi dell'equipaggio nautico

Dal titolo di questa disposizione è stato stralciato l'aggettivo «nautico», in quanto le disposizioni si applicano anche all'equipaggio del servizio macchine.

L'aggiunta all'attuale tenore del numero 5.1 lettera c tiene conto tra l'altro della possibile autorizzazione di vettori energetici particolari a bordo dei battelli adibiti al trasporto di passeggeri. Se necessario, l'autorità competente può ordinare l'aumento degli effettivi dell'equipaggio. Gli impianti e i dispositivi di cui l'autorità tiene conto sono elencati nel testo delle DE-OCB.

DE-OCB ad art. 44 n. 6.4 – Composizione dell'equipaggio (nuovo)

La composizione dell'equipaggio può essere influenzata dalla scelta del vettore energetico utilizzato per la propulsione del battello. Dall'analisi dei rischi e dal rapporto sulla gestione dei rischi possono risultare, per i battelli alimentati con vettori energetici particolari, eventuali deroghe rispetto alla composizione consueta di cui ai numeri 6.1-6.3. Questa nuova disposizione conferisce all'autorità la competenza di definire la composizione dell'equipaggio. Questo vale sia per l'equipaggio nautico sia per il personale del servizio macchine.

DE-OCB ad art. 45 n. 3.4.1 – Esami periodici

La disposizione stabilisce che la verifica periodica interna delle conoscenze di servizio può essere sostituita da un esame teorico per conduttori di battelli svolto dall'autorità competente. La sostituzione è opportuna ad esempio nel caso in cui il candidato sostiene un esame teorico in vista dell'ottenimento di un'altra categoria di licenza nell'intervallo di cinque anni prescritto per la verifica periodica delle conoscenze di servizio. In tal caso il candidato è dispensato dall'obbligo di esame periodico.

DE-OCB ad art. 46 n. 3 e 4 – Ruoli di bordo in caso di emergenza, esercitazioni dei ruoli



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Queste disposizioni sono state completate con l'aggiunta dei vettori energetici particolari. In particolare stabiliscono che i ruoli in caso di emergenza comprendono ora anche quelli che risultano dal rapporto sulla gestione dei rischi legati all'esercizio di battelli con vettori energetici particolari.

Per quanto concerne lo svolgimento delle esercitazioni prescritte viene precisato che queste devono essere ripartite in modo per quanto possibile uniforme nell'arco della stagione di navigazione. Inoltre almeno un'esercitazione dei ruoli va effettuata a inizio stagione affinché il personale si familiarizzi con l'equipaggiamento di sicurezza già all'inizio della stagione e conosca le procedure previste in caso di emergenza.

DE-OCB ad art. 47 n. 1 – Impiego di apparecchi radar e SAT/NAV

Attualmente nell'ordinanza sulla navigazione interna (ONI, RS 747.201.1) vengono introdotte condizioni quadro per l'impiego di apparecchi radar e SAT/NAV. Le condizioni riguardano da un lato le esigenze per gli apparecchi, dall'altro le esigenze che i conduttori di battelli devono soddisfare. Il rinvio alle nuove disposizioni dell'ONI permette di tener conto delle nuove condizioni quadro.

DE-OCB ad art. 50 n. 5 – Ispezioni periodiche delle caldaie e degli impianti vapore

La terminologia e la portata delle ispezioni periodiche delle caldaie e degli impianti vapore sono state adeguate alle nuove prescrizioni sulla messa in circolazione e la sorveglianza di questi impianti. Inoltre vengono stabilite le disposizioni applicabili alle riparazioni o alle modifiche degli impianti esistenti.

DE-OCB ad art. 50 n. 8 – Impianti a gas liquefatti e impianti d'accensione a gas

Le prescrizioni sulle ispezioni periodiche degli impianti a gas liquefatti sono completate da disposizioni sulle ispezioni periodiche degli impianti d'accensione a gas per i generatori di vapore. Per gli impianti contemplati da queste disposizioni esecutive l'intervallo di ispezione è uniformato a 3 anni. L'ispezione dev'essere effettuata da un perito riconosciuto.

DE-OCB ad art. 50 n. 10.3 – Manutenzione, ispezione periodica e sostituzione di mezzi di salvataggio

Per motivi di sistematicità, la disposizione è stata spostata dalla parte I delle DE-OCB ad art. 40 n. 7 e inserita in questo punto. Non sono state apportate modifiche sostanziali.

DE-OCB ad art. 57a n. 1 – Disposizioni transitorie concernenti la presente revisione delle DE-OCB

Vengono emanate disposizioni transitorie per singole disposizioni che hanno subito modifiche sostanziali con un impatto sull'equipaggiamento e sui dispositivi installati a bordo dei battelli. Per il resto si applica il principio della garanzia dei diritti acquisiti secondo l'articolo 57 capoverso 2 OCB.

Allegati alle DE-OCB



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

Nell'ambito della revisione sono stati aggiornati vari moduli, elenchi e rinvii negli allegati A, B, C, D, E e F.

Il nuovo allegato G descrive i principi da considerare nell'elaborazione dell'analisi dei rischi secondo l'articolo 2 lettera c OCB. L'analisi dei rischi è necessaria ad esempio per l'omologazione di battelli con caldaie a vapore o di battelli con propulsione alimentata da vettori energetici particolari.

5.2. DE-OCB parte II, disposizioni concernenti i battelli alimentati con vettori energetici particolari

L'idea alla base dell'elaborazione di queste nuove prescrizioni è descritta al punto 3 del presente rapporto. Le nuove disposizioni esecutive contenute nella parte II si basano dal punto di vista formale sull'articolo 55 capoverso 1 dell'OCB rivista e sono suddivise in 11 capitoli.

Il **capitolo 1** descrive il campo d'applicazione e lo scopo della parte II delle DE-OCB concernenti i battelli alimentati con vettori energetici particolari e precisa i principi applicabili alla costruzione di impianti che servono all'esercizio di battelli alimentati con questo tipo di vettori. Tra i principi vi sono tra l'altro le «regole della tecnica» (cfr. spiegazioni al punto 3 del rapporto). Il capitolo stabilisce che la valutazione e il controllo degli impianti devono poggiare su un'unica norma tecnica (regola della tecnica). Ciò significa che per l'esame e l'omologazione di impianti non si possono applicare prescrizioni diverse.

Il capitolo definisce una serie di termini, tra cui l'analisi dei rischi (introdotta con la presente revisione), il processo di gestione dei rischi, il rapporto di perizia, il manuale operativo e il piano di formazione. Per i termini già definiti nell'OCB o nella parte I delle DE-OCB si rinvia alla definizione corrispondente.

Il capitolo stabilisce inoltre i documenti, manuali e piani da inoltrare e il loro utilizzo (approvazione, informazione).

Prima della messa in servizio gli impianti sono sottoposti a una serie di test e di controlli. Il capitolo ne precisa il tipo e la portata.

Gli altri capitoli della parte II delle DE-OCB riportano le prescrizioni che i singoli gruppi di impianti devono adempiere.

Il **capitolo 2** stabilisce i dispositivi tecnici e le esigenze applicabili agli impianti per il combustibile. Oltre a riportare le esigenze generali relative alla protezione contro le esplosioni nei locali in cui sono installati motori a combustione, bruciatori per il sistema di propulsione del battello o gruppi ausiliari



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

simili, il capitolo descrive le esigenze applicabili agli impianti per il combustibile rinviando alle regole della tecnica.

Il **capitolo 3** riporta le esigenze applicabili alla protezione contro gli incendi a bordo di battelli alimentati con vettori energetici particolari. Anche in questo caso si rinvia alle regole della tecnica.

Anche il **capitolo 4** rimanda alle regole della tecnica ma stabilisce anche ulteriori disposizioni complementari che riguardano tra l'altro la suddivisione delle zone in funzione del grado di pericolo (zona 0, 1 e 2).

Oltre a rinviare alle regole della tecnica, il **capitolo 5** fissa requisiti particolari per i sistemi di controllo, di sorveglianza e di sicurezza degli impianti a gas a bordo e a terra.

Anche i **capitoli 6 e 7** rinviano alle regole della tecnica.

Il **capitolo 8** stabilisce per le celle combustibili disposizioni particolari oltre a quelle riportate nella parte II delle DE-OCB. Le disposizioni concernono le proprietà del sistema o del vettore energetico idrogeno. In linea di massima anche per le celle combustibili si rinvia alle regole della tecnica.

Il **capitolo 9** contempla alcune disposizioni fondamentali applicabili all'esercizio, tra cui requisiti per il capotecnico o il suo sostituto, e descrive i compiti del capotecnico. Lo scopo di queste disposizioni è di garantire un know-how tecnico sufficiente.

Considerato il potenziale di pericolo di alcuni vettori energetici particolari, l'accesso ai compartimenti pericolosi è limitato con un rinvio alla parte I delle DE-OCB ad art. 35.

Il **capitolo 10** stabilisce le esigenze applicabili al personale, al piano di formazione e di istruzione, all'ispezione e alle esercitazioni dei ruoli a bordo dei battelli. Inoltre, con il rinvio alla pertinente ordinanza (OPI, RS 832.30) fissa regole per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali. L'impresa è tenuta ad allestire una documentazione conforme alle prescrizioni della Commissione federale di coordinamento per la sicurezza sul lavoro (CFSL) e a tenerla aggiornata.

Infine, l'autorità competente può ordinare il ricorso a medici o specialisti per valutare la sicurezza sul lavoro.

Il **capitolo 11** stabilisce disposizioni applicabili ai controlli periodici degli impianti. La portata dei controlli è prescritta dal costruttore degli impianti e si basa sulle indicazioni del rapporto sulla gestione dei rischi. Il costruttore stabilisce anche gli intervalli tra i controlli, che devono essere approvati dall'autorità competente.

I controlli periodici possono essere effettuati unicamente da persone autorizzate dall'UFT.



N. di registrazione/dossier: 240.62/2012-11-02/148

L'**allegato I della parte II** descrive gli impianti e i componenti da considerare in sede di analisi dei rischi.