

# Circolare N. 10/SM Prot. 151 del 04/01/2007

## Titolo/Oggetto

Direttive per l'applicazione degli orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta (PMR)

**Allegato: ALLEGATO n. 1 alla Circolare n. 10/SM del 4 gennaio 2007 PIANO D'AZIONE NAZIONALE PER L'APPLICAZIONE DEGLI ORIENTAMENTI SUI REQUISITI DI SICUREZZA PER LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA (PMR) DELLE NAVI DA PASSEGGIERI E UNITÀ VELOCI PASSEGGIERI LA CUI CHIGLIA È STATA IMPOSTATA O SI TROVA AD UN EQUIVALENTE STADIO DI COSTRUZIONE ANTERIORMENTE AL 1° OTTOBRE 2004**

(riferimento art. 4 ter d.lgs. 45/2000, come modificato dal d.lgs. n. 52/2005)

## SOMMARIO

- A. Premessa - Scopo del Piano d'azione
- B. Definizioni ai fini del Piano d'azione
- C. Campo di applicazione del Piano d'azione
- D. Obblighi per le navi esistenti
- E. Fattori da prendere in considerazione per la valutazione delle modalità di applicazione dei requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta (PMR) per le navi esistenti
- F. Criteri per l'addestramento specifico del personale di bordo ai fini dell'assistenza alle persone a mobilità ridotta (PMR)
- G. Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta (PMR) per le navi esistenti, sulla base delle linee guida contenute nell'Allegato III al d.lgs. 52/05
- H. Modalità e tempi per l'adeguamento delle navi esistenti
- I. Criteri per il controllo di conformità delle navi esistenti alle disposizioni del Piano d'azione
- L. Revisione periodica del Piano d'azione

## A. PREMESSA – SCOPO DEL PIANO D'AZIONE

1. Scopo del presente Piano d'azione è quello di stabilire i criteri per l'applicazione degli orientamenti di cui all'allegato III del d. lgs n. 45/2000 sui requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta da parte delle navi esistenti come definite alla lettera f) della successiva sezione B.

I suddetti orientamenti - secondo quanto previsto dall'articolo 4 ter, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, come modificato dal decreto legislativo 8 marzo 2005, n. 52 - si applicano alle navi esistenti "per quanto ragionevole e possibile, in termini economici".

**2. Per quanto concerne il concetto di disabilità, si premette che il d. lgs n. 52/2005, stabilendo i requisiti di sicurezza per le "persone a mobilità ridotta" (d'ora in poi PMR), fa riferimento ad un concetto più ampio di quello della mera disabilità, in quanto è definito PMR chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli.**

In particolare, in relazione alla casistica concernente la disabilità, in Italia, in base ai dati ISTAT (Indagine 1999-2000 sulle Condizioni di salute e il ricorso ai servizi sanitari), è stato stimato che le persone con disabilità (1) sono 2 milioni 615 mila, pari a circa il 5% della popolazione con più di sei anni che vive in famiglia. Tale stima si basa su un criterio restrittivo di disabilità (persone con totale mancanza di autonomia per almeno una funzione essenziale della vita quotidiana); se invece

si considera un concetto più ampio di disabilità (persone con apprezzabile difficoltà nello svolgimento di una funzione essenziale della vita quotidiana) la stima arriva allora a 6 milioni 980 mila persone, pari a circa il 13% della popolazione italiana.

3. Per una più completa informazione sulla problematica in questione, si fa presente che il presente Piano nonché la principale normativa di riferimento sono consultabili e scaricabili al seguente indirizzo web:

[www.infrastrutturetrasporti.it](http://www.infrastrutturetrasporti.it)  
Sezione Trasporto Marittimo –  
Sicurezza navigazione.

---

1) L'ISTAT adotta la definizione di disabilità proposta dall'Organizzazione Mondiale della Sanità nella Classificazione Internazionale delle Menomazioni, Disabilità e Handicap (1980); la disabilità è l'incapacità di svolgere le normali attività della vita quotidiana a seguito di una menomazione.

---

## **B. DEFINIZIONI AI FINI DEL PIANO D'AZIONE**

1. Ai fini del presente Piano si riportano le seguenti definizioni di riferimento:

- a) nave da passeggeri: qualsiasi nave che trasporti più di dodici passeggeri;
- b) unità veloce da passeggeri: una unità veloce come definita alla regola 1.2 del capitolo X della SOLAS, nella sua versione aggiornata, che trasporti più di dodici passeggeri; per le unità veloci da passeggeri si applicano le limitazioni di cui all'articolo 1, comma 1, lettera f) del 4 febbraio 2000, n. 45, attuativo della direttiva 98/18/CE; nella definizione di unità veloce da passeggeri sono compresi anche i mezzi a sostentamento dinamico, rispondenti al Codice DSC (Dinamically Supported Craft Code) emanato dall'Organizzazione internazionale marittima IMO;
- c) classi di navi da passeggeri: le classi di navi da passeggeri A, B, C e D come individuate dall'articolo 3 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 a seconda dei tratti di mare in cui operano;
- d) traghetto ro-ro passeggeri: una nave da passeggeri avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare direttamente i veicoli (stradali o ferroviari);
- e) servizio di linea: una serie di collegamenti effettuati da una nave in modo da assicurare il traffico fra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
  1. in base ad un orario pubblicato; oppure
  2. con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- f) nave esistente: la nave da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri adibite al trasporto pubblico la cui chiglia è stata impostata o si trova ad un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004;
- g) viaggio nazionale: un viaggio effettuato in tratti di mare all'interno dello Stato o da e verso porti dello Stato;
- h) trasporto pubblico: il servizio di trasporto, effettuato con mezzi di proprietà pubblica o privata, destinato all'utilizzo da parte del pubblico in genere su una rotta prestabilita tra almeno due porti su base regolare e continua;
- i) passeggero: qualsiasi persona che non sia:
  1. il comandante, né un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave per i suoi servizi;
  2. un bambino di età inferiore ad un anno.
- l) persona a mobilità ridotta (PMR): chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;**

- m) amministrazione: il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno;
- n) ente tecnico: l'organismo autorizzato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 3 agosto 1998 n. 314 e successive modificazioni;
- o) allegato III: l'allegato III al decreto legislativo 8 marzo 2005 n. 52, che modifica il decreto legislativo 4 febbraio 2000 n. 45, concernente "Orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta".

### **C. CAMPO DI APPLICAZIONE DEL PIANO D'AZIONE**

1. Il presente Piano d'azione si applica alle navi da passeggeri esistenti di classe A, B, C e D e alle unità veloci da passeggeri esistenti adibite al trasporto pubblico, impegnate in viaggi nazionali, soggette al decreto legislativo n. 45/2000 come emendato.
2. Al fine di rendere omogenea in ambito nazionale l'applicazione delle norme per le navi da passeggeri ed unità veloci da passeggeri e di garantire così alle stesse PMR uguale opportunità e diritto di accesso alla mobilità via mare, gli orientamenti in materia di sicurezza delle PMR contenuti nel Piano devono essere applicati anche alle navi da passeggeri esistenti ed alle unità veloci da passeggeri esistenti, dotate di certificazione di sicurezza rilasciata ai sensi della Convenzione SOLAS, qualora siano impiegate in viaggi nazionali.

### **D. OBBLIGHI PER LE NAVI ESISTENTI**

1. Al fine di garantire un accesso sicuro alla nave ed una piena fruizione dei servizi della nave stessa alle PMR, gli armatori di navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono procedere alla realizzazione delle necessarie modifiche della nave, applicando, per quanto ragionevole e possibile in termini economici, i requisiti di cui alla successiva sezione G, in base agli orientamenti di cui all'allegato III al d.lgs. n. 52/05 e seguendo i criteri ed i tempi specificati dal presente Piano d'azione.
2. Gli armatori di navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono stabilire le procedure finalizzate alla conformità con il Piano stesso e provvedere ad inviare all'Amministrazione, secondo le modalità previste nella circolare n. 10/SM del 4 gennaio 2007 emanata dal Ministero dei Trasporti – Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno, un'apposita "Relazione tecnico-economica", tenuto conto dei fattori di cui alla successiva sezione E.  
Tale Relazione deve contenere l'indicazione in dettaglio di tutte le misure che si intendono porre in essere:
  1. al fine di assicurare il rispetto dei criteri di formazione ed addestramento specifico del personale previsti alla sezione F del presente Piano d'azione;
  2. al fine di rendere l'unità conforme, per quanto ragionevole e possibile, in termini economici, ai requisiti di sicurezza per le PMR fissati alla sezione G del presente Piano d'azione.
3. Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 35 del D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435, gli armatori di navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono far pervenire alla Commissione di visita di cui all'articolo 25 della legge 5 giugno 1962, n. 616, almeno sette giorni prima dell'effettuazione della verifica della conformità di cui alla successiva sezione I, i progetti relativi alle modifiche strutturali apportate alla nave per renderla conforme, per quanto ragionevole e possibile, in termini economici, ai requisiti di sicurezza per le PMR fissati alla sezione G del presente Piano d'azione. I suddetti progetti dovranno essere debitamente vistati dall'ente tecnico della nave.

## **E. FATTORI DA PRENDERE IN CONSIDERAZIONE PER LA VALUTAZIONE DELLE MODALITA' DI APPLICAZIONE DEI REQUISITI DI SICUREZZA PER LE PERSONE A MOBILITA' RIDOTTA (PMR) PER LE NAVI ESISTENTI**

1. Al fine di valutare la ragionevolezza e la praticabilità, in termini economici, delle modifiche da apportare alla nave per l'applicazione dei requisiti di sicurezza di cui alla successiva sezione G, gli armatori di navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono prendere in considerazione una serie di fattori che possono variare in funzione del tipo di servizio effettuato e delle caratteristiche della nave; di seguito si riporta un elenco non esaustivo dei principali fattori da considerare nella valutazione:

- valutazione dell'efficacia dell'azione nel risolvere o alleviare le difficoltà incontrate dalle PMR nell'accedere al mezzo e ai suoi servizi;
- determinazione del grado di praticabilità tecnica dell'azione da parte di chi fornisce il servizio;
- costi finanziari e gestionali dell'intervento da attuare;
- eventuale definizione del grado di difficoltà per la realizzazione dell'intervento;
- livello di risorse finanziarie disponibili da parte di chi fornisce il servizio;
- ammontare delle risorse finanziarie già erogate per la realizzazione di interventi di adeguamento precedenti l'emanazione del presente Piano;
- disponibilità di eventuali finanziamenti integrativi;
- prevista data di radiazione della nave dai registri di iscrizione.

2. E' importante sottolineare che per rendere accessibili i servizi alle PMR non è sempre necessario attuare interventi strutturali sui locali (ad esempio installando una scala per l'imbarco o allargando il vano di una porta). In molti casi, sono sufficienti misure alternative, ovvero prevedere modalità differenziate per il servizio al cliente disabile; a tal fine diventa fondamentale un adeguato addestramento del personale di bordo. Ovviamente, laddove queste misure non siano sufficienti per superare le barriere all'accesso ai servizi da parte delle PMR, le modifiche strutturali rappresentano la sola risposta possibile.

## **F. CRITERI PER L'ADDESTRAMENTO SPECIFICO DEL PERSONALE DI BORDO AI FINI DELL'ASSISTENZA ALLE PERSONE A MOBILITA' RIDOTTA (PMR)**

1. Gli armatori delle navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono assicurare che a bordo ci sia personale sufficiente a fornire assistenza alle PMR e che allo stesso personale sia stata fornita idonea formazione (adeguata anche in relazione alle dimensioni della nave e al tipo di servizio fornito), ai fini della consapevolezza sulle problematiche della disabilità e dell'assistenza alle PMR. Un'ulteriore formazione specifica deve essere assicurata al personale di bordo impegnato in determinate responsabilità, come quelle relative all'evacuazione della nave o ad altre procedure di emergenza.

In merito, il ruolo d'appello della nave deve essere integrato ed aggiornato con le informazioni relative alle figure di bordo previste per l'assistenza alle PMR in caso di emergenza, con l'indicazione delle relative funzioni e responsabilità.

2. Gli armatori di traghetti ro-ro passeggeri esistenti che effettuano un servizio di linea – nonché, a far data dal 24 marzo 2008, anche gli armatori di navi da passeggeri diverse dalle ro-ro appartenenti alle classi A e B - dovranno assicurare che le procedure di attuazione dell'adeguata formazione del personale, come sopra descritta, siano inserite nell'ambito del proprio sistema di gestione della sicurezza, redatto ai sensi del Regolamento (CE) n. 336/2006 del 15 febbraio 2006 sull'attuazione nella Comunità del Codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95.

3. Fermo restando quanto previsto dalla Convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia, (Convenzione STCW - Standards of

training, certification and watchkeeping) adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 1978, come emendata nel 1995, nonché dalle relative norme attuative nazionali, l'addestramento ai fini della consapevolezza sulle problematiche della persona a mobilità ridotta deve comprendere i seguenti aspetti:

- informazioni sulle persone a mobilità ridotta, con particolare riferimento alla disabilità;
- informazioni sugli ostacoli affrontati dalle PMR,
- procedure operative per rimuovere gli ostacoli affrontati dalle PMR;
- procedure operative da porre in essere da parte del personale per far fronte alle emergenze;
- istruzioni operative al personale per fornire assistenza, anche con speciali apparati ed ausili, alle PMR;
- istruzioni operative al personale sull'utilizzo di mezzi di ausilio alla mobilità.

Ai fini dell'addestramento, gli armatori delle navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione possono utilizzare le competenze fornite dalle Associazioni di categoria dei disabili.

4. Per essere chiaramente individuabili dai passeggeri in situazioni di emergenza, i membri dell'equipaggio, che hanno il compito di guidare ed aiutare i passeggeri stessi, devono indossare sugli indumenti di lavoro segni distintivi con la dicitura "EQUIPAGGIO" e con l'indicazione della relativa funzione svolta.

5. Gli armatori delle navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione hanno l'obbligo di organizzare la presenza dei membri dell'equipaggio dedicati all'assistenza alle PMR, in modo tale da garantire una presenza continuativa di personale opportunamente addestrato a tale funzione, in relazione alla durata del viaggio della nave.

## **G. REQUISITI DI SICUREZZA PER LE PERSONE A MOBILITA' RIDOTTA (PMR) PER LE NAVI ESISTENTI, IN BASE ALLE LINEE GUIDA DELL'ALLEGATO III DEL D.LGS. N. 52/05**

### 1. Informazioni prima del viaggio - prenotazioni

Gli armatori delle navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono fornire, prima del viaggio, informazioni generali sui servizi e sull'assistenza a disposizione delle PMR, in modo che le PMR possano verificare in anticipo quali siano le strutture disponibili, avendo quindi la certezza, già al momento della prenotazione, di essere in grado di poter effettuare il viaggio in tutte le sue fasi. Deve essere prevista la possibilità di prenotazione di cabine per disabili, ove disponibili.

### 2. Accesso alla nave e mobilità all'interno della nave

Gli armatori delle navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono equipaggiare la nave in modo tale che le PMR possano compiere le operazioni di imbarco e di sbarco **facilmente ed in modo sicuro e possibilmente autonomo.**

### 3. Ascensori

Deve essere previsto almeno un ascensore accessibile per le PMR dal ponte di imbarco agli spazi comuni, alle cabine e ai servizi igienici. Le caratteristiche dell'ascensore devono essere quelle fissate dall'articolo 4.1.12 del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236, richiamato dall'articolo 15 e dall'articolo 26 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, nonché dai regolamenti degli enti tecnici.

#### 4. Imbarco e parcheggio dei veicoli a bordo

Si deve evitare che le PMR debbano lasciare il veicolo per effettuare le operazioni di check-in. I veicoli con a bordo PMR devono essere segnalati con un contrassegno al momento del check – in, in modo da essere identificabili come veicoli con priorità di imbarco al momento dell'accesso alla nave. Ove praticabile, devono essere previste a bordo speciali aree di parcheggio per i veicoli che trasportano PMR; l'equipaggio deve comunque facilitare il parcheggio di tali veicoli in prossimità degli ascensori disponibili. L'equipaggio deve prestare ogni possibile assistenza, sia al momento dell'imbarco sia all'arrivo della nave a destinazione.

#### 5. Requisiti per assicurare la mobilità a bordo per le PMR

Le caratteristiche dei portelloni di accesso a bordo, delle rampe, delle passerelle, dei corridoi, dei corrimani devono essere rispondenti a quanto previsto dall'articolo 26 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 e comunque tali da consentire il passaggio di una persona su sedia a rotelle. I servizi comuni ed i relativi arredi devono essere realizzati in modo da essere fruibili da parte delle PMR. **Al fine di assicurare la mobilità a bordo dei passeggeri non vedenti ed ipovedenti, le rampe, le passerelle ed i corridoi devono essere muniti di apposita guida tattile, laddove manchi una guida naturale. I corrimano devono essere di colore contrastante con lo sfondo e dotati di marcature tattili.**

#### 6. Sistemazione a bordo

Per ogni cento passeggeri, o frazione, che la nave può trasportare, almeno un posto deve essere riservato per sedia a rotelle, da sistemare in sicurezza e in modo che il passeggero su sedia a rotelle possa viaggiare seduto vicino agli altri passeggeri. Inoltre, ogni cento posti a sedere disponibili a bordo della nave, o frazione, almeno quattro devono essere riservati a passeggeri disabili. I posti devono essere sufficientemente spaziosi e dotati di apposite maniglie affinché il passeggero disabile si possa sostenere nel sedersi e nell'alzarsi dalla seduta. Se i posti sono disposti su file, il posto davanti a quello per disabile deve essere rimovibile, in modo da lasciare spazio sufficiente per le gambe se occorre; analogamente, i braccioli dei sedili devono essere sollevabili, in modo da non costituire un ostacolo per il passeggero disabile.

#### 7. Alloggi e servizi igienici

A bordo delle navi dotate di cabine, un numero proporzionale di queste, compatibilmente con le dimensioni e con il servizio svolto dalla nave – situate preferibilmente sullo stesso ponte di accesso ai mezzi di salvataggio - deve essere attrezzato per le PMR, comprese le persone su sedia a rotelle, con le caratteristiche previste dall'articolo 26, comma 6, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503.

Deve essere inoltre disponibile un elenco delle cabine occupate dai passeggeri che necessitano di assistenza da parte dell'equipaggio.

Compatibilmente con le dimensioni e con il servizio svolto dalla nave, deve essere previsto almeno un servizio igienico accessibile alle PMR, comprese le persone su sedia a rotelle, con le caratteristiche fissate dall'articolo 4.1.6 del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236, richiamato dall'articolo 15 e dall'articolo 26 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 e successive modifiche e integrazioni.

#### 8. Cartelli indicatori e mezzi per comunicare messaggi

**I cartelli indicatori e la segnaletica apposti a bordo della nave e recanti informazioni per i passeggeri devono essere collocati in modo da risultare visibili anche per le PMR, in particolar modo all'accesso della nave, e devono essere fruibili facilmente dai passeggeri con disabilità sensoriali. Per i passeggeri non vedenti e ipovedenti le informazioni necessarie**

**devono essere fornite in formato audio. A bordo devono comunque essere presenti mezzi per trasmettere, sia in formato video che in formato audio a tutte le persone che presentano forme diverse di mobilità ridotta, annunci riguardanti i servizi di bordo, eventuali ritardi o cambi di programma.**

#### 9. Segnali di allarme specifici

**Il sistema di allarme ed i pulsanti di chiamata devono essere installati a bordo in modo tale da allertare e da essere accessibili a tutte le PMR, comprese quelle con disabilità sensoriali e quelle con disturbi dell'apprendimento.**

### **H. MODALITA' E TEMPI PREVISTI PER L'ADEGUAMENTO DELLE NAVI ESISTENTI**

1. Gli armatori di navi esistenti, in occasione di trasformazioni strutturali o in occasione del rinnovo degli arredi e/o della redistribuzione degli spazi interni della nave, devono adeguare il mezzo ai requisiti di cui alla precedente sezione G, in relazione agli interventi strutturali da realizzare.
2. Gli armatori di navi rientranti nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono provvedere a formare il personale di bordo, secondo le indicazioni di cui alla sezione F, entro la data del 31 dicembre 2007.
3. Gli armatori di navi che rientrano nel campo di applicazione del presente Piano d'azione devono provvedere ad effettuare gli interventi a bordo al fine di adeguare le navi stesse, per quanto ragionevole e possibile in termini economici, sulla base delle indicazioni contenute alla precedente sezione G, entro la data del 31 dicembre 2008.

### **I. CRITERI PER IL CONTROLLO DI CONFORMITÀ DELLE NAVI ESISTENTI ALLE DISPOSIZIONI DEL PIANO D'AZIONE**

1. Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 4 ter, comma 5, del dlgs n. 45/2000, come modificato dal dlgs n. 52/2005, l'ente tecnico della nave effettua le verifiche sulle modifiche strutturali alle navi esistenti per l'adeguamento ai requisiti di sicurezza per le PMR stabiliti dal presente Piano, provvedendo a vistare i progetti relativi alle modifiche strutturali apportate per rendere le navi conformi, per quanto ragionevole e possibile, in termini economici, ai requisiti di sicurezza per le PMR fissati alla sezione G del presente Piano d'azione.
2. La verifica della conformità sarà effettuata nell'ambito della Commissione di visita di cui all'articolo 25 della legge 5 giugno 1962 n. 616 nel corso della visita annuale per il rilascio del certificato di sicurezza per le navi da passeggeri e del certificato di sicurezza per le unità veloci da passeggeri per le unità che ricadono nel campo di applicazione del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, attuativo della direttiva 98/18/CE.
3. La Commissione di visita effettuerà tale verifica di conformità anche attraverso l'esame dei progetti relativi alle modifiche strutturali apportate alle navi esistenti che le saranno inviati secondo quanto previsto alla precedente sezione D.
4. Per le navi da passeggeri e per le unità veloci da passeggeri, certificate SOLAS ma impiegate in viaggi nazionali, l'ente tecnico nel corso della visita annuale che effettua per il rilascio della dichiarazione ai fini del rinnovo o del rilascio del certificato di sicurezza provvede ad annotare l'attestazione di conformità al Piano nella predetta dichiarazione ai fini.
5. Per quanto riguarda la verifica relativa all'effettiva formazione del personale secondo quanto previsto alla sezione F, essa sarà effettuata nel corso della visita di controllo sulla preparazione degli equipaggi, sull'organizzazione ed efficienza dei servizi di bordo, ai sensi dell'articolo 30 del D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 "Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare", visita prevista ad ogni armamento e, successivamente, con cadenza annuale.

6. Per le navi che ricadono nel campo di applicazione del già citato Regolamento (CE) n. 336/2006 del 15 febbraio 2006, le verifiche saranno altresì effettuate nell'ambito delle verifiche annuali della conformità del sistema di gestione della sicurezza alle prescrizioni del Codice ISM.

#### **L. REVISIONE PERIODICA DEL PIANO D'AZIONE**

1. L'Amministrazione provvederà ad effettuare una revisione del presente Piano d'azione su base periodica, in consultazione con i rappresentanti dell'armamento, degli enti tecnici e delle associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta, qualora sia necessario aggiornarlo alla luce di modifiche intervenute nella normativa internazionale, comunitaria o nazionale in materia.