

CAPITOLO XVII
PASSAGGIO DEI ROTABILI SULLE NAVI TRAGHETTO

Art. 134

NAVI TRAGHETTO ED INVASATURE

1. Per il trasporto marittimo dei rotabili sono in esercizio apposite navi traghetto armate di binari.

2. Nelle stazioni marittime di approdo delle navi traghetto esistono apposite invasature, munite di ponti mobili della lunghezza di m. 30, che congiungono i binari della nave con quelli della stazione.

Art. 135

**MASSA MASSIMA PER ASSE AMMESSA
SUI BINARI DELLE NAVI TRAGHETTO**

La massa per asse ammessa sui binari di tutte le navi è di 22,5 t.

Art. 136

**CONDIZIONI NORMALI DI AMMISSIBILITÀ
DEI VEICOLI SULLE NAVI TRAGHETTO**

1. Sono ammessi al trasporto sulle navi traghetto:

a) i veicoli a due sale, qualunque sia il loro passo, di proprietà F.S. o privata immatricolati nel parco F.S. o di proprietà di altre ferrovie italiane ed estere;

b) tutti i veicoli a carrelli con due sale per carrello, sia immatricolati FS che esteri, marcati RIC e portanti il contrassegno indicato nell'Allegato IV del RIC, oppure marcati RIV se possono superare contemporaneamente un angolo massimo di inclinazione di 1° 30' e curve di raggio indicate nell'Elenco pag. IV - 3 dell'Allegato IV del RIV;

c) i veicoli a carrelli nazionali ed esteri con due sale per carrello (eccettuati quelli con ruota dentata, di cui all'Art. 138 *a*) e le carrozze a due piani (3) non aventi contrassegni del precedente punto *b*). Tali veicoli però di regola non possono essere imbarcati sui binari laterali delle navi (1);

d) i veicoli F.S. a carrelli con tre sale per carrello solo sui binari centrali subordinatamente all'assetto longitudinale della nave ed altezza della marea, a giudizio del Comandante.

2. I veicoli a carrelli ammessi al trasporto in base ai precedenti punti *b*), *c*) e *d*), non debbono presentare, a veicolo carico, alcuna parte fissa del telaio compresa tra i perni dei carrelli, a un'altezza sul piano del ferro minore del valore indicato nella Tabella 61, per ciascuna distanza del perno del più vicino carrello. Per le distanze intermedie, non indicate nella tabella, si dovrà prendere sempre la distanza immediatamente superiore.

(1) Sui binari laterali è ammesso l'imbarco anche delle carrozze a carrelli non marcate RIC purché la rotazione libera di ciascun carrello, delle due parti, su di un piano orizzontale rispetto all'asse longitudinale del veicolo sia di almeno:

- 2° se la distanza tra i perni è di m. 6;
- 3° se la distanza tra i perni è di m. 10;
- 5° se la distanza tra i perni è di m. 17.

Inoltre i carrelli debbono consentire anche sul piano verticale una rotazione, nei due sensi, di 1°30'.

Le due rotazioni sui piani orizzontale e verticale debbono poter avvenire contemporaneamente.

Le carrozze a carrelli F.S. non marcate RIC che non rispondono ai requisiti suddetti, necessari per la iscrizione sui binari con curve di m. 110 o m. 120 di raggio e che pertanto non possono essere imbarcate sui binari laterali delle navi sono le seguenti:

Numero di servizio		Numero di servizio		Numero di servizio delle carrozze speciali delle Varesine e della metropolitana di Napoli	
Da	a	Da	a	Da	a
1.207	1.218	508317-		623.300	623.340
34.118	.....	-21000	.....	623.650	623.662
508329-	508329-	67.535	.....	623.900	623.905
-08500	-08554	508338-	508338-	638.196	638.199
		-08500	-08504	669.202	669.212
38.382	.....	508338-	508338-		
38.400	38.603	-18500	-18504		
38.927	.....			
38.003	39.197				
48.600	48.622				

(3) Il traghettaggio delle carrozze a due piani è possibile solo come trasporto eccezionale.

TABELLA 61**Altezza minima di parti del telaio per alcuni tipi di veicoli destinati all'imbarco**

Altezza in mm dal piano del ferro che deve rimanere libera da parti fisse dei veicoli	130	137	150	162	175	187	200	212	225	237	250	262
Distanza in m dal perno del più vicino carrello	Fino a 4-	4,50	5-	5,50	6-	6,50	7-	7,50	8-	8,50	9-	9,50

Art. 137**CONDIZIONI ECCEZIONALI DI AMMISSIBILITÀ DEI VEICOLI SULLE NAVI TRAGHETTO**

1. Possono essere ammessi al trasporto sulle navi traghetto:

a) i veicoli a carrelli con due o tre sale per carrello, di altre ferrovie italiane ed estere oppure privati iscritti nel parco F.S., previo benestare del competente Ufficio Esercizio Navigazione ed in particolare del Comandante della nave, che stabiliranno, in relazione alle caratteristiche del veicolo ed alle condizioni del mare e della marea, le modalità di carico, il momento e la corsa più opportuna per il trasporto;

b) i trasporti su carri congiunti, limitatamente a quelli dei pali di cemento e simili caricati su carri con bilico, delle rotaie da m 18, caricate su carri Vrtz 808339727914÷915 e delle rotaie di lunghezza superiore fino a m 48, caricate su gruppi di carri Poz, Po oppure Vrt.

Inoltre i trasporti con carri scudo che non possono essere tolti durante le manovre per la presenza di oggetti del carico, a condizione che il quoziente tra la distanza verticale intercorrente tra il punto più lontano e più sporgente verso il basso dell'oggetto del carico ed il piano del carro scudo e la distanza orizzontale che intercorre tra il punto anzidetto dell'oggetto del carico e l'asse più vicino del carro portante, se questo è da due assi, oppure il più vicino perno di rotazione, se detto carro è a carrelli, non risulti inferiore a 0,0262. Per consentire i controlli necessari la stazione di partenza del trasporto, dovrà richiedere l'intervento di un Capo Tecnico della Sede Verifica più vicina, in precedenza alle operazioni di carico, onde queste possano essere da lui predisposte ed eseguite in modo che la anzidetta condizione risulti soddisfatta. Ad operazioni di carico e controlli ultimati il predetto Capo Tecnico dovrà annotare e sottoscrivere sul documento di spedizione del trasporto quanto segue: «Il trasporto consente la rotazione di 1°30' del piano del carro scudo rispetto a quello del carro carico, ai fini della possibilità di imbarco sulle navi traghetto».

c) i carri snodati a tre sale a due piani, specializzati per il trasporto di auto, alle condizioni previste dall'Allegato IV punto 2 del RIV; il Comando della nave, ad evitare possibili anomalie, dovrà curare che l'imbarco e lo sbarco avvenga

solo quando l'assetto reciproco della nave invasata e del ponte mobile lo consente.

2. È lasciata al competente Ufficio Esercizio Navigazione ed in particolare al Comandante della nave traghetto ogni decisione circa l'ammissione sulle navi dei trasporti citati al precedente comma 1, in relazione alle condizioni del mare e della marea nonché la facoltà di stabilire il momento e la corsa più opportuni per il trasporto.

Inoltre i trasporti di cui ai punti *a)* e *b)* possono essere effettuati alle seguenti condizioni:

— nel caso di impiego di una nave a tre binari, il trasporto deve essere senza eccezioni, caricato soltanto sul binario di centro e nel caso di impiego di una nave a quattro binari soltanto sui due binari centrali;

— se il carico dei pali di cemento e simili è fatto su due carri con bilico, non congiunti con i normali organi di attacco ma con una barra rigida, il trasporto dovrà possibilmente essere imbarcato trainandolo isolato, a mezzo degli organi della nave. Ove ciò non sia possibile o riesca troppo difficoltoso, il trasporto potrà essere spinto dalla locomotiva, ma soltanto isolato o in testa alla colonna che viene imbarcata, in modo che non vi sia davanti alcun altro carro da spingere.

Art. 138

ESCLUSIONE DI VEICOLI DALLE NAVI TRAGHETTO

Sono esclusi dal trasporto sulle navi traghetto:

a) le carrozze a carrelli con ruote dentate per linee a dentiera, BDuz 649005 e il carro a carrelli Vaz 30839710024;

b) i veicoli a tre o più sale indipendenti, ad eccezione di quelli snodati di cui al precedente Art. 137/1 *c)* e quelli a carrelli con più di tre sale per carrello;

c) i trasporti che richiedono l'impiego di più di un carro (trasporti su carri congiunti o con carro scudo che non possa essere tolto durante la manovra), ad eccezione di quelli indicati, per la possibile ammissione, all'Art. 137/1 *b)*.

Art. 139

PASSAGGIO DI VEICOLI NORMALMENTE ESCLUSI

Per ripartizione, concentramento o invio alla riparazione, potranno essere anche trasportati veicoli non soddisfacenti alle condizioni sopraccennate, prendendo di volta in volta accordi con il competente Ufficio Esercizio Navigazione. Questi veicoli, dopo lo sbarco dalle navi traghetto, dovranno essere segnalati al personale di verifica per una accurata visita, da eseguire prima

che vengano rimessi in circolazione, allo scopo di constatare che non abbiano subito avarie.

Art. 140

TRASPORTO DEI MEZZI DI TRAZIONE SULLE NAVI TRAGHETTO

A) Locomotive

1. Le operazioni di imbarco e sbarco delle locomotive sulle navi traghetto debbono essere effettuate con particolari precauzioni, in modo da rendere pressoché nulla l'inclinazione del ponte mobile sull'orizzonte e da contenere, entro limiti accettabili, lo sbandamento trasversale della nave.

2. Sulle navi a tre binari le locomotive debbono essere caricate esclusivamente sul binario di centro; sulle navi a quattro binari soltanto sui due binari centrali. Pertanto, in occasione di trasporto di una locomotiva, la stazione dovrà prendere di volta in volta accordi con il competente Ufficio Esercizio Navigazione.

3. Le locomotive a vapore di regola sono ammesse al traghettamento spente.

L'imbarco delle locomotive elettriche è anche subordinato al benessere del personale di macchina di scorta, che prima di concederlo è tenuto ad assicurarsi del completo abbassamento degli organi di presa corrente.

B) Automotrici

4. Le automotrici termiche ed elettriche possono essere imbarcate unicamente sui binari centrali delle navi traghetto a quattro ed a tre binari. Esse non debbono essere intercalate con altri rotabili e debbono essere imbarcate per ultimo, in modo che vengano ad occupare il posto più prossimo all'accesso della nave.

5. Le automotrici termiche possono essere imbarcate e sbarcate sia con i propri mezzi sia con l'impiego dei normali mezzi di manovra.

6. L'imbarco delle automotrici elettriche è anche subordinato al benessere del personale di macchina di scorta, che, come per le locomotive elettriche, prima di concederlo deve assicurarsi del completo abbassamento degli organi di presa corrente.

7. È ammesso il traghettamento delle automotrici con viaggiatori.

Art. 141

TRASPORTI ECCEZIONALI SULLE NAVI TRAGHETTO

Per i trasporti eccezionali, sia con i veicoli ammessi che con i veicoli esclusi, l'imbarco, il traghettamento e lo sbarco saranno effettuati con le norme particolari diramate di volta in volta dall'Unità centrale competente.

Art. 142

**TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE
SULLE NAVI TRAGHETTO**

Il trasporto delle merci pericolose sulle navi traghetto, quando sono ammesse, è regolato da apposite norme.

Art. 143

CIRCOLAZIONE DELLE NAVI TRAGHETTO

A) Partenza ed arrivo delle corse marittime

1. Le navi traghetto in attività di servizio sono considerate come treni. L'ordine di partenza di ogni corsa marittima è affidato al comandante della nave che deve provvedere al licenziamento all'ora stabilita dall'orario di servizio, sempre che non si oppongono le condizioni del mare o riceva dall'operatore del movimento diversa indicazione con comunicazione registrata.

L'ora di partenza e di arrivo insieme ad eventuali anomalie che si siano verificate devono essere annotate dal comandante della nave sulla relazione giornaliera. Il comandante deve, inoltre, preavvisare tempestivamente l'operatore del movimento interessato in caso di ritardo della corsa.

Le Unità periferiche interessate possono stabilire particolari norme di dettaglio in ragione delle condizioni impiantistiche locali.

B) Foglio veicoli

2. Ogni corsa marittima deve essere scortata solo dal foglio veicoli.

3. Per le corse attraverso lo Stretto di Messina il foglio veicoli sarà compilato a cura della stazione di partenza e consegnato al Comando di bordo.

Il suddetto foglio sarà ritirato a cura della stazione di arrivo.

Per le corse con la Sardegna, tale foglio, compilato come sopra, deve essere consegnato, a cura della stazione di partenza, al Comando di bordo e da questi a fine corsa alla stazione di arrivo.

C) Durata della traversata

4. Il tempo stabilito dall'orario per la traversata s'intende iniziato dal momento in cui il dirigente, dopo terminata la manovra di sollevamento del ponte mobile, dà il segnale di partenza e finito al momento in cui terminata la manovra di ormeggio della nave nella invasatura, è possibile iniziare l'operazione di abbassamento del ponte anzidetto.

Art. 144**MANOVRA DI CARICO E SCARICO****A) Manovre di imbarco e sbarco dei rotabili**

1. Tra il materiale da imbarcare o sbarcare e la locomotiva di manovra deve essere interposto un sufficiente numero di carri scudo, in modo da rispettare le norme prescritte nel secondo capoverso del comma 4 di cui appresso.

2. Le colonne di manovra non dovranno avere lunghezza superiore a quella corrispondente al numero complessivo dei rotabili da imbarcare su ciascuna nave o da sbarcare dalla medesima, oltre il sufficiente numero di carri scudo come sopra detto.

3. Le manovre dei rotabili sui binari di terraferma saranno dirette ed eseguite dal personale di stazione; quelle di imbarco e di sbarco saranno invece dirette dal Comando di bordo ed eseguite dal personale di stazione.

Il Comando di bordo regola tali manovre nel senso che stabilisce in qual modo il carico e lo scarico debbono essere eseguiti, in rapporto alle esigenze nautiche (assetto longitudinale e trasversale della nave, posizione delle colonne di rotabili sui binari di bordo, ecc.).

4. Il personale di manovra della stazione, cui compete esclusivamente l'esecuzione materiale delle manovre di imbarco e sbarco, vi provvede secondo le particolari disposizioni del citato Comando di bordo. Pertanto le manovre per l'imbarco e lo sbarco dei rotabili non potranno essere iniziate senza il consenso del Comando stesso, dal quale le manovre sono regolate dal momento in cui il primo rotabile che accede a bordo avrà impegnato il binario del ponte mobile, per il carico, fino al momento in cui l'ultimo rotabile avrà abbandonato il binario di detto ponte, per lo scarico.

L'imbarco non potrà comunque avere inizio se non è stata autorizzata l'entrata a bordo con le modalità di cui al successivo comma 6.

5. Dopo l'imbarco a bordo, ciascuna colonna di veicoli sarà frenata a fondo, a mezzo del freno continuo se questo è in azione, sul binario della nave ove è stata sistemata, a cura del personale di manovra della stazione.

La manovra di imbarco s'intende ultimata quando l'ultimo rotabile da imbarcare è salito a bordo e la locomotiva di manovra, con i relativi carri scudo, è stato staccata ed ha liberato il binario del ponte mobile.

La manovra di sbarco s'intende a sua volta ultimata quando l'ultimo rotabile da sbarcare ha liberato il binario del ponte suddetto.

L'ordine di abbassamento o di sollevamento del ponte mobile deve essere dato dal Comando della nave.

B) Segnali speciali per le manovre

6. Per regolare ed agevolare l'esecuzione delle manovre di imbarco o sbarco del materiale ferroviario nelle stazioni marittime, in corrispondenza di

ciascuna invasatura ed in posizione elevata e ben visibile, possono essere sistemati appositi segnali luminosi, a combinazione di lettere a luce bianca.

I detti segnali, manovrati dal personale del movimento, dietro ordine del Comando della nave, proiettano le lettere «E», «R», «F», o «U», indicanti rispettivamente la manovra di «Entrata a bordo», di «Rallentare», di «Fermata» o di «Uscita».

In assenza dei suddetti segnali luminosi le manovre di imbarco e sbarco possono essere regolate mediante le stesse segnalazioni impartite con i modi comuni, secondo quanto stabilito in sede locale e riportato nei registri delle disposizioni di servizio.

C) Velocità delle manovre

7. Le manovre di imbarco dei rotabili sulle navi traghetto debbono essere eseguite a passo di uomo, previo arresto prima d'impegnare il ponte mobile.

Il ponte mobile non dovrà essere impegnato se non quando, per ordine del Comando di bordo, sia stata autorizzata l'entrata a bordo con le modalità di cui al precedente comma 6.

D) Locomotive da adibire alle manovre

8. Le manovre possono essere eseguite con locomotive elettriche e diesel di qualsiasi tipo.

Durante le stesse, le locomotive diesel possono, di norma, percorrere il binario del ponte mobile senza però oltrepassare la capria di sollevamento del ponte stesso, salvo particolari eccezioni che di volta in volta potranno essere disposte dal Comando di bordo; le locomotive elettriche invece non debbono oltrepassare il segnale di abbassamento archetti posto sul ponte mobile.

E) Manovre di carico e scarico con cavi ed argani di bordo

9. In casi particolari, il Comando della nave potrà servirsi degli argani o dei cavi di bordo per sussidiare le manovre di carico e scarico dei rotabili.

F) Successione dei rotabili da imbarcare

10. Il personale a terra interessato alle operazioni di manovra dovrà attenersi alle disposizioni che, di volta in volta, prima dell'inizio delle stesse, potranno essere date dal Comando di bordo circa il numero, la qualità e la successione dei rotabili da imbarcare, in dipendenza dalle condizioni del tempo, del mare e dell'assetto della nave. Il comando suddetto, quando ne sia il caso, dovrà dare disposizioni in tempo utile perché possano essere osservate.

11. Il comando di bordo e il responsabile delle manovre a terra riferiranno con apposita annotazione, il primo nella relazione giornaliera giustificando le

disposizioni date, l'altro in apposito registro, indicando le disposizioni ricevute e le anomalie che si sono verificate.

G) Incidenti nella manovra dei rotabili

12. Verificandosi lo sviamento di rotabili sulle navi traghetto o sul ponte mobile, in modo da impegnare comunque la nave, l'iniziativa dei provvedimenti sarà assunta dal Comando di bordo, il quale dovrà essere sempre provveduto degli attrezzi occorrenti e potrà chiedere l'opera degli agenti delle Unità periferiche.

13. Qualora si renda necessario l'intervento del deposito locomotive e della squadra rialzo, la dirigenza del ricupero continuerà ad essere espletata dal Comando della nave, dal quale il capo deposito ed il dirigente della squadra prenderanno disposizioni. Il suddetto Comando informerà dell'accaduto il dirigente della stazione in cui dovrà essere sbarcato il rotabile sviato, affinché questi, a sua volta se trattasi di veicoli, possa segnalarlo al personale di verifica, al quale spetta di dichiarare se esso può essere rimesso in circolazione.

Trattandosi invece di mezzi di trazione (locomotive, od automotrici) deve essere avvisato per competenza il capo deposito della circoscrizione.

Art. 145

ASSICURAZIONE DEI ROTABILI A BORDO

A) Immobilizzazioni del carico

1. Soppresso.

2. Anche se le condizioni del tempo fossero tali da far escludere in modo assoluto qualsiasi movimento di rollio o di beccheggio della nave durante la traversata marittima, dovranno essere successivamente eseguite, a cura dell'equipaggio, e completate, prima che la nave sia uscita dalle acque del porto, le seguenti operazioni:

a) agganciamento, con serraggio a fondo del tenditore, dell'ultimo veicolo di ciascuna colonna all'organo di attacco applicato all'estremità del corrispondente binario di bordo;

b) serraggio a fondo del freno a mano dei veicoli di ciascuna colonna che ne sono provvisti (anche se sono muniti di freno continuo);

c) applicazione di scarpe fermacarro alle due ruote poppiere ed alle due ruote prodriere dei due veicoli estremi di ciascuna colonna e di tutti i veicoli intermedi non muniti di alcuna apparecchiatura frenante;

d) applicazione e serraggio a fondo di quattro tornichetti di ancoraggio ai due veicoli estremi di ciascuna colonna.

3. Per il servizio con la Sardegna, in aggiunta e dopo le operazioni anzidette, sempre a cura dell'equipaggio della nave, dovrà provvedersi all'attacco della condotta del freno continuo, di ciascuna colonna di veicoli, all'accoppiamento flessibile applicato all'estremità del corrispondente binario di bordo ed alla frenatura della colonna stessa azionando il rubinetto di comando del freno continuo, sistemato a bordo in prossimità dell'accoppiamento anzidetto.

4. Le condizioni di frenatura di ciascuna colonna a mezzo del freno continuo dovranno essere controllate ogni ora, durante la traversata, mediante diretta constatazione del serraggio dei ceppi di ciascun veicolo.

Qualora dal controllo anzidetto risultassero che in ciascuna colonna vi siano più di due veicoli, muniti di freno continuo, con i ceppi dei freni non serrati, dovranno ripristinarsi le condizioni di frenatura, azionando il citato rubinetto di comando del freno continuo.

5. In caso di necessità, a giudizio del Comandante della nave, l'ancoraggio dei veicoli a bordo potrà essere opportunamente incrementato con apposite scarpe ed altri tornichetti e, per il servizio con la Sardegna, anche con binde e con tornichetti a gancio, di tipo speciale, da mettere in forza fra il telaio di ciascun veicolo ed il ponte.

A tale scopo ciascuna nave traghetto è dotata di un numero di scarpe e di tornichetti pari al quadruplo del massimo numero di carri che essa può trasportare e ciascuna nave traghetto in servizio con la Sardegna anche di un analogo numero di binde e di tornichetti a gancio di tipo speciale.

B) Smobilizzazione del carico

6. È tassativamente vietato iniziare le operazioni di smobilizzazione del carico prima che la nave sia ormeggiata nella invasatura.

C) Impiego del personale di coperta per le operazioni di immobilizzazione e smobilizzazione del carico

7. Le operazioni di immobilizzazione e di smobilizzazione del carico saranno sempre dirette da un ufficiale di coperta che disporrà del nostromo e del maggior numero possibile di marinai.

L'immobilizzazione degli autoveicoli sarà opportunamente incrementata con rizze, stroppi e scarpe.

Art. 146

TENUTA DEI VEICOLI DURANTE LA TRAVERSATA

1. È vietato far uso delle ritirate e dei lavandini dei veicoli finché questi si trovano a bordo.

Ad evitare possibilità di abusi da parte del pubblico, le ritirate dei veicoli per viaggiatori saranno chiuse, a cura del personale di scorta, in precedenza all'imbarco a bordo.

2. La comunicazione fra veicoli muniti di mantici potrà essere mantenuta anche sulle navi traghetto.

3. Le porte delle carrozze e dei carri debbono avere le chiusure assicurate come è stabilito per i treni in corsa.

Ai viaggiatori, durante la traversata, sono consentite la salita e la discesa dalle carrozze solo nei punti indicati dal Comando di bordo.

4. Le stufe dei veicoli imbarcati sulle navi traghetto non debbono essere alimentate.

5. Prima dello sbarco delle carrozze dalla nave traghetto, il personale di bordo accerterà che tutti gli sportelli siano regolarmente chiusi e la manovra non dovrà essere iniziata se tale personale non avrà segnalato l'adempimento di questo incarico.

Art. 147

NORME PER IL TRASPORTO DEGLI AUTOVEICOLI

1. Gli autoveicoli possono essere trasportati su tutte le navi traghetto senza limitazioni.

2. Il trasporto delle autovetture sarà effettuato con sistemazione nei locali e sui ponti, all'uopo destinati, col seguente ordine di precedenza:

a) nelle apposite stive munite di montacarichi (esistenti solo su alcune navi traghetto della Sardegna) sempreché le dimensioni di ingombro lo consentano;

b) sull'apposito ponte superiore, servito da rampa a terra (esistente solo su alcune delle navi traghetto dello Stretto e su quelle della Sardegna);

c) sul ponte dei binari in promiscuità coi rotabili ferroviari.

3. Il trasporto degli autocarri, con o senza rimorchio, sarà effettuato di norma sul ponte binari. Sul ponte auto delle navi Tyrsus, Hermaea, Gennargentu, Gallura potranno essere ammessi autocarri senza rimorchio a due assi purché rispondenti alle seguenti caratteristiche:

- massa totale non superiore a 4000 kg;
- massa massima per asse non superiore a 2000 kg;
- passo non minore di m. 2,50;
- carreggiata non minore di m. 1,40;
- altezza di ingombro non superiore a m. 3,00.

4. Le manovre di imbarco e sbarco degli autoveicoli sono regolate dal Comando della nave.

5. Le operazioni di imbarco e stivaggio delle autovetture nelle apposite stive servite da montacarichi, sulle navi traghetto che ne sono dotate, dovranno essere iniziate solo quando il ponte dei binari sarà interamente sgombro e quando la nave sarà trasversalmente diritta.

6. Le operazioni di imbarco dei rotabili ferroviari e degli autoveicoli sul ponte dei binari non dovranno essere iniziate prima che siano state interamente completate le operazioni di rizzatura delle autovetture sistemate nelle stive anzidette.

Analogamente, la rimozione della rizzatura delle autovetture di cui sopra, per lo sbarco, non dovrà essere iniziata se non quando siano state interamente ultimate le operazioni di sbarco dei rotabili ferroviari e degli autoveicoli dal ponte dei binari e la nave sia trasversalmente diritta.

7. L'operazione di imbarco degli autocarri, con o senza rimorchio, dovrà per quanto è possibile, essere fatta in modo da consentire, nella stazione di arrivo, l'uscita dalla nave a marcia avanti.

8. Quando il trasporto degli autoveicoli e delle roulottes ha luogo sul ponte dei binari, tra i respingenti del rotabile ferroviario di testa ed il veicolo gommato immediatamente antistante dovrà essere lasciato uno spazio libero non inferiore ad 1 metro ed i veicoli stessi dovranno essere fatti sgombrare dagli occupanti dopo la manovra di sistemazione a bordo.

Dopo la sistemazione a bordo, le roulottes e gli autoveicoli dovranno essere frenati a fondo e questi ultimi lasciati con la marcia inferiore innestata e col rubinetto di intercettazione, se presente sul serbatoio del combustibile, in posizione di chiuso.

Quando il trasporto degli autoveicoli e delle roulottes avviene sulla rotta Civitavecchia Marittima-Golfo Aranci e viceversa, non è consentita ai passeggeri l'occupazione degli autoveicoli e delle roulottes ovunque questi siano sistemati.

Art. 148

INCONVENIENTI DI ESERCIZIO

Per gli incidenti e gli inconvenienti di esercizio, avvenuti a bordo delle navi traghetto, che comportano l'emissione dei prescritti telegrammi ad indirizzo convenzionale, competente all'emissione è la stazione ferroviaria del porto presso il quale la nave trovasi ormeggiata ovvero, per gli inconvenienti avvenuti in navigazione, la stazione ferroviaria del primo porto di approdo.

Art. 149

RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE

Il Comandante della nave è, per legge, responsabile della sicurezza della nave e del carico. Quindi le disposizioni di cui all'Art. 145 debbono per lui

rappresentare soltanto un minimo dei provvedimenti d'immobilizzazione del carico che in effetti deve prendere obbligatoriamente e inderogabilmente.

Pertanto egli dovrà, prima di uscire dalle acque del porto e sempre che lo giudichi necessario, prendere tutti gli ulteriori provvedimenti che, dal completamento, con i mezzi normali, della immobilizzazione di tutti i veicoli imbarcati all'aggiunta d'altri mezzi d'immobilizzazione del carico potranno, quando sia realmente il caso, estendersi fino alla rinuncia dell'esecuzione della corsa.

In navigazione poi dovranno, all'occorrenza, essere seguite rotte che non esponano la nave a troppi accentuati movimenti di rollio, anche se in tal modo venisse a prolungarsi il percorso e, se ritenuto opportuno, dovrà anche essere variata la velocità.

Il Comandante dovrà, in altri termini, usare tutti gli accorgimenti suggeriti dall'esperienza e tutti i mezzi di cui dispone la nave, in modo da compiere la traversata senza inconvenienti.

Approvato dal Sig. Direttore Generale
con nota D.G. 21691/201 del 22 luglio 1963