

DIRETTIVA 2002/35/CE DELLA COMMISSIONE**del 25 aprile 2002****che modifica la direttiva 97/70/CE del Consiglio che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri ⁽¹⁾, modificata dalla direttiva 1999/19/CE della Commissione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 8,

considerando quanto segue:

- (1) Il 2 aprile 1993 è stato adottato il protocollo di Torremolinos relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, in prosieguo denominato «protocollo di Torremolinos».
- (2) La direttiva 97/70/CE istituisce un regime di sicurezza armonizzato per talune navi da pesca, applicando loro il protocollo di Torremolinos.
- (3) Per assicurare l'applicazione coerente delle disposizioni dell'allegato al protocollo di Torremolinos ai fini dell'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 97/70/CE, è necessario armonizzare l'interpretazione delle disposizioni lasciate alla discrezione delle amministrazioni degli Stati membri. Poiché l'interpretazione armonizzata implica cambiamenti rilevanti nella costruzione delle navi da pesca, essa si applica solo a quelle navi da pesca costruite a partire dal 1° gennaio 2003.
- (4) La direttiva 97/70/CE va quindi modificata di conseguenza.
- (5) Le misure di cui alla presente direttiva sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 12 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 98/74/CE della Commissione ⁽⁴⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato I della direttiva 97/70/CE è sostituito dal testo dell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano prima del 1° gennaio 2003 le disposizioni legislative, regolamentari amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione ed applicano le disposizioni dal 1° gennaio 2003.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, esse contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 25 aprile 2002.

Per la Commissione

Loyola DE PALACIO

Vicepresidente

⁽¹⁾ GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 48.

⁽³⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19.

⁽⁴⁾ GU L 276 del 13.10.1998, pag. 7.

ALLEGATO

«ALLEGATO I

Adeguamento delle disposizioni dell'allegato del protocollo di Torremolinos ai fini dell'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 97/70/CE

Ai fini del presente allegato:

- 1) Per "nave da pesca nuova costruita a partire dal 1° gennaio 2003" si intende una nave da pesca nuova per la quale:
- a) a partire dal 1° gennaio 2003 sia stato stipulato il contratto di costruzione o il contratto per una rilevante trasformazione; o
 - b) il contratto di costruzione o di rilevante trasformazione sia stato stipulato entro il 1° gennaio 2003 e la nave sia stata consegnata tre anni o più dopo tale data; o
 - c) in mancanza di un contratto di costruzione, a partire dal 1° gennaio 2003:
 - sia stata impostata la chiglia, o
 - sia iniziata la costruzione identificabile con una nave particolare, o
 - sia iniziato il montaggio con l'impiego di almeno 50 tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata di tutti i materiali di struttura, se quest'ultimo valore è inferiore.

PARTE A**Adeguamenti applicabili a tutte le navi da pesca rientranti nel campo di applicazione della direttiva, salvo le navi da pesca nuove costruite a partire dal 1° gennaio 2003****CAPITOLO I: DISPOSIZIONI GENERALI****Regola 2: Definizioni**

Al paragrafo 1, la definizione di "nave nuova" deve essere sostituita da quella di "nave nuova da pesca" di cui all'articolo 2 della presente direttiva.

CAPITOLO V: PROTEZIONE CONTRO GLI INCENDI, RILEVAZIONE ED ESTINZIONE DEGLI INCENDI E LOTTA CONTRO GLI INCENDI**Regola 2: Definizioni**

Al paragrafo 2, alla fine della definizione di "prova standard del fuoco" vanno aggiunte le seguenti modifiche, relativamente alla curva standard della temperatura:

"La curva standard temperatura-tempo è definita da una curva regolare che passa per i seguenti valori di incremento della temperatura interna del forno:

— temperatura interna iniziale del forno:	20 °C
— dopo i primi cinque minuti:	576 °C
— dopo i primi 10 minuti:	679 °C
— dopo i primi 15 minuti:	738 °C
— dopo i primi 30 minuti:	841 °C
— dopo i primi 60 minuti:	945 °C".

CAPITOLO VII: MEZZI E DISPOSITIVI DI SALVATAGGIO**Regola 1: Applicazione**

Il paragrafo 2 viene così modificato: "Le regole 13 e 14 si applicano anche alle navi esistenti di lunghezza uguale o superiore a 45 metri, purché l'amministrazione possa ritardare l'applicazione delle prescrizioni delle regole in questione fino al 1° febbraio 1999."

Regola 13: Apparecchi radio per mezzi di salvataggio

Il paragrafo 2 viene così modificato: "Gli apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti presenti a bordo delle navi esistenti e non rispondenti alle norme di funzionamento adottate dall'Organizzazione possono essere accettati dall'amministrazione fino al 1° febbraio 1999, purché l'amministrazione sia soddisfatta della loro compatibilità con gli apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti approvati."

CAPITOLO IX: RADIOCOMUNICAZIONI**Regola 1: Applicazione**

Il paragrafo 1, seconda frase, è modificato come segue:

“Tuttavia l'amministrazione, per le navi esistenti, può ritardare l'applicazione delle prescrizioni fino al 1° febbraio 1999.”

Regola 3: Esenzioni

Il paragrafo 2, lettera c), è modificato come segue:

“quando la nave sarà messa definitivamente fuori servizio entro il 1° febbraio 2001.”

Parte B**Adeguamenti applicabili alle navi da pesca nuove costruite a partire dal 1° gennaio 2003**

Il testo delle seguenti regole è modificato come segue:

CAPITOLO I: DISPOSIZIONI GENERALI**Regola 2: Definizioni**

Paragrafo 22, lettera a), punto ii)

La paratia deve essere situata a una distanza dalla perpendicolare avanti non inferiore a 0,05 L e non superiore a 0,05 L più 1,35 m per navi di lunghezza inferiore a 45 m.

Regola 6: Ispezioni

Paragrafo 1, lettera c)

Oltre all'ispezione periodica prescritta alla lettera b), punto i), si effettuano ispezioni intermedie delle strutture e dei macchinari, a intervalli di due anni (con un margine di più o meno tre mesi) per le navi non in legno e a intervalli determinati dall'amministrazione per le navi in legno. Le ispezioni devono anche accertare l'assenza di alterazioni che potrebbero mettere a rischio la sicurezza della nave o dell'equipaggio.

CAPITOLO II: COSTRUZIONE, TENUTA STAGNA ED EQUIPAGGIAMENTO**Regola 1: Costruzione**

Paragrafo 1

La robustezza di costruzione dello scafo, delle sovrastrutture, delle tughe, dei cofani dell'apparato motore, dei tambucci e di ogni altra struttura nonché dell'equipaggiamento della nave deve consentire a questa di resistere in tutte le prevedibili condizioni del servizio cui è destinata ed essere conforme alle norme di un organismo riconosciuto.

Regola 2: Porte a tenuta stagna

Paragrafo 1

Come prescritto dalla regola 1, paragrafo 3, il numero delle aperture nelle paratie stagne deve essere ridotto al minimo, compatibilmente con le caratteristiche costruttive della nave e il suo normale esercizio. Tali aperture devono essere provviste di idonei mezzi di chiusura conformi alle norme di un organismo riconosciuto. Le porte a tenuta stagna devono avere una robustezza pari a quella delle strutture adiacenti non forate.

Regola 2: Porte stagne

Paragrafo 3, lettera a)

Sulle navi di lunghezza pari o superiore a 45 metri queste porte devono essere del tipo a scorrimento, quando sono sistemate:

nei locali che possono essere aperti durante la navigazione e le cui soglie inferiori si trovano al di sotto della linea del massimo galleggiamento di esercizio, salvo che l'amministrazione reputi che ciò è praticamente impossibile o superfluo, tenuto conto del tipo di nave e del relativo impiego.

Le deroghe a tale regola concesse da uno Stato membro sono sottoposte alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva.

Regola 5: Boccaporti

Paragrafo 3

I dispositivi per assicurare la tenuta stagna alle intemperie dei coperchi in legno dei boccaporti devono essere conformi alle disposizioni delle regole 14 e 15 dell'allegato I della convenzione internazionale sul bordo libero del 1966 ⁽¹⁾.

Regola 9: Trombe di ventilazione

Paragrafo 1

Sulle navi di lunghezza pari o superiore a 45 metri l'altezza al di sopra del ponte dei battenti delle trombe di ventilazione, ad eccezione di quelli che servono il locale macchine, non deve essere inferiore a 900 mm sul ponte di lavoro e a 760 mm sul ponte di sovrastruttura. Sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri l'altezza di questi battenti deve essere rispettivamente di 760 mm e di 450 mm. L'altezza dei battenti delle trombe di ventilazione nei locali macchine, necessarie per il rifornimento d'aria di tali locali ed eventualmente per il rifornimento d'aria dei locali del generatore, deve generalmente essere conforme alla regola II/9, paragrafo 3. Quando tuttavia ciò non è possibile per le dimensioni e la struttura della nave, possono essere ammesse altezze inferiori, pur comunque mai inferiori a 900 mm sul ponte di lavoro e sul ponte di sovrastruttura e con la previsione di mezzi di chiusura stagni alle intemperie conformi alla regola II/9, paragrafo 2 in combinazione con altre strutture adatte ad assicurare un accesso ininterrotto d'aria ai locali.

Regola 12: Portellini di murata

Paragrafo 6

L'amministrazione può consentire la sistemazione di portellini di murata e di finestre senza controportellini nelle paratie laterali e poppiere delle tughe situate sul ponte di lavoro o al di sopra di questo, se ritiene che la sicurezza della nave non ne sia diminuita, tenuto conto anche delle regole di organismi riconosciuti in base alle norme ISO in materia.

Regola 15: Apparecchi di ancoraggio

Tutte le navi devono essere munite di apparecchi di ancoraggio e di ormeggio concepiti in modo da poter esser messi in funzione rapidamente ed in tutta sicurezza; detti apparecchi devono comprendere attrezzature di ancoraggio, catene o cavi metallici, bozze ed un apparecchio di salpamento od altre sistemazioni per gettare e salpare l'ancora e per mantenere la nave all'ancora in tutte le prevedibili condizioni di servizio. Tutte le navi devono inoltre essere munite di adeguate attrezzature per ormeggiarsi in tutta sicurezza ed in tutte le condizioni di servizio. Gli apparecchi di ancoraggio e di ormeggio devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto.

CAPITOLO III: STABILITÀ E STATO DI NAVIGABILITÀ CORRISPONDENTE**Regola 1: Disposizioni generali**

Le navi devono essere concepite e costruite in modo da soddisfare alle prescrizioni del presente capitolo nelle condizioni di servizio menzionate nella regola 7. I calcoli delle curve dei momenti raddrizzanti devono essere conformi al codice IMO sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave (Code on Intact Stability for All Types of Ships) ⁽²⁾.

Regola 2: Criteri di stabilità

Paragrafo 1

Devono essere osservati i seguenti criteri minimi di stabilità, a meno che l'amministrazione non sia convinta che l'esperienza acquistata nel corso dell'impiego della nave ne giustifichi una deroga. Qualsiasi deroga ai criteri minimi di stabilità, concessa da uno Stato membro, è soggetta alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva ⁽³⁾.

Paragrafo 1, lettera d)

L'altezza metacentrica iniziale GM non deve essere minore di 350 mm per le navi a ponte unico. Nelle navi che hanno una sovrastruttura completa l'altezza metacentrica può essere ridotta a soddisfazione dell'amministrazione, ma in nessun caso deve essere minore di 150 mm. Le riduzioni di altezza metacentrica concesse da uno Stato membro sono soggette alla procedura di cui all'articolo 4 della presente direttiva.

⁽¹⁾ Convenzione internazionale sul bordo libero del 1966, stabilita dalla conferenza internazionale sul bordo libero del 5 aprile 1966 e adottata dall'IMO con la risoluzione A.133(V) il 25 ottobre 1967.

⁽²⁾ Codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti IMO, adottato dall'IMO con la risoluzione A.749(18) il 4 novembre 1993, modificato con la risoluzione MSC.75(69).

⁽³⁾ I criteri di stabilità delle navi di rifornimento d'alto mare di cui ai paragrafi da 4.5.6.2.1 a 4.5.6.2.4 del codice IMO sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave possono essere considerati equivalenti ai criteri di stabilità della regola 2, paragrafi 1, lettera a), paragrafo 1, lettera b) e paragrafo 1, lettera c). L'equivalenza è applicabile esclusivamente, con il consenso dell'amministrazione, alle navi da pesca con scafo simile a quello delle navi da rifornimento.

Paragrafo 3

Quando, allo scopo di soddisfare alle prescrizioni del paragrafo 1, è previsto l'impiego di zavorra, la sua natura e la relativa sistemazione devono essere giudicate soddisfacenti dall'amministrazione. Sulle navi di lunghezza inferiore a 45 metri tale zavorra deve essere permanente. In tal caso la zavorra deve essere solida e fissata in modo sicuro alla nave. L'amministrazione può accettare zavorra liquida, stoccata in contenitori completamente riempiti e non collegati a nessun sistema di pompaggio della nave. Se tale zavorra liquida viene impiegata come zavorra permanente ai sensi del paragrafo 1, le relative caratteristiche devono venire inserite nel certificato di conformità e nel libretto delle istruzioni per la stabilità.

La zavorra permanente può essere rimossa dalla nave o spostata soltanto previa approvazione dell'amministrazione.

Regola 4: Sistemi speciali di pesca

Le navi che praticano sistemi speciali di pesca e che per questo fatto sono soggette a forze esterne addizionali durante le operazioni di pesca, devono soddisfare ai criteri di stabilità enunciati nella regola 2, paragrafo 1, aumentati se del caso a soddisfazione dell'amministrazione. Le navi che si servono di sfogliare devono rispettare i seguenti criteri di stabilità aumentati:

- a) i criteri relativi all'area sottesa tra la curva del braccio raddrizzante e i bracci raddrizzanti stessi di cui alle regole 2, paragrafo 1, lettere a) e b) e 2 sono aumentati del 20 %;
- b) l'altezza metacentrica non deve essere inferiore a 500 mm;
- c) i criteri di cui alla lettera a) si applicano solo alle navi sulle quali sia installata una potenza di propulsione che non superi il valore in kilowatt dato dalle seguenti formule:
 - $N = 0,6 L_s^2$ per navi di lunghezza pari o inferiore a 35 metri, e
 - $N = 0,7 L_s^2$ per navi di lunghezza pari o superiore a 37 metri,
 - per le navi di lunghezza intermedia il coefficiente per L_s si ottiene per interpolazione tra 0,6 e 0,7,
 - L_s è la lunghezza complessiva riportata sul certificato di stazza.

Se la potenza di propulsione installata supera i valori dati dalle formule sopra riportate, i criteri della lettera a) devono essere aumentati in misura direttamente proporzionale alla potenza di propulsione.

L'amministrazione deve accertare che i criteri di stabilità menzionati per le sfogliare sono rispettati nelle condizioni di servizio di cui alla regola 7, paragrafo 1, del presente capitolo.

Per il calcolo della stabilità si suppone che le attrezzature delle sfogliare siano sollevate a un angolo di 45 gradi rispetto a un piano orizzontale.

Regola 5: Vento di forte intensità e rollio di forte ampiezza

Le navi devono essere in grado di resistere agli effetti di un vento di forte intensità e di un rollio di forte ampiezza nelle condizioni di mare corrispondenti, tenuto conto delle condizioni meteorologiche stagionali, dello stato del mare nel quale la nave deve operare, così come del tipo di nave e del suo modo di impiego. I calcoli pertinenti si effettuano conformemente al codice IMO sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave (Code on Intact Stability for All Types of Ships).

Regola 8: Accumulo di ghiaccio

La presente regola viene applicata salvo quando la modifica della tolleranza al ghiaccio, lasciata alla discrezionalità dell'amministrazione dalla raccomandazione 2 ⁽¹⁾, non è autorizzata.

Regola 9: Prove di stabilità**Paragrafo 2**

Se una nave subisce delle modifiche tali da variare la sua condizione di dislocamento leggero e la posizione del suo centro di gravità, essa deve essere sottoposta ad una nuova prova di stabilità, se l'amministrazione lo reputa necessario, e le relative informazioni sulla stabilità devono essere rivedute. Se tuttavia la variazione del dislocamento leggero supera del 2 % il dislocamento leggero iniziale e non è possibile dimostrare per mezzo di calcoli che la nave continua a rispettare i criteri di stabilità, essa dovrà essere sottoposta ad una nuova prova di stabilità.

⁽¹⁾ Per le aree marittime dove può verificarsi accumulo di ghiaccio e per le quali si propone una modifica, cfr. gli orientamenti relativi all'accumulo di ghiaccio (Guidance Relating to Ice Accretion contained) di cui alla raccomandazione 2 dell'allegato 3 all'atto finale della Conferenza di Torremolinos.

Regola 12: Altezza di prora

L'altezza di prora della nave deve essere giudicata sufficiente per impedire un eccessivo imbarco d'acqua.

Per le navi che prestano servizio in aree ristrette a non più di 10 miglia dalla costa, l'altezza minima della prora è determinata dall'amministrazione tenuto conto delle condizioni atmosferiche stagionali, dell'ambiente marino previsto per le operazioni, del tipo di nave e delle modalità di servizio.

Per le navi che prestano servizio in tutte le altre aree:

- 1) Nei casi in cui durante le operazioni di pesca il pescato debba venire stivato attraverso i boccaporti, situati su un ponte di lavoro all'aperto a prua delle tughe o delle sovrastrutture, l'altezza minima di prora deve essere calcolata secondo il metodo di cui alla raccomandazione 4 dell'allegato 3 dell'atto finale della conferenza di Torremolinos.
- 2) Nei casi in cui durante le operazioni di pesca il pescato debba venire stivato attraverso i boccaporti, situati su un ponte di lavoro all'aperto protetto da tughe o sovrastrutture, l'altezza minima di prora deve essere conforme alla regola 39 dell'allegato I della convenzione internazionale del bordo libero del 1966, ma non può essere inferiore a 2 000 mm. A tale scopo si deve tenere conto dell'immersione d'esercizio massima ammissibile e non del bordo libero estivo assegnato.

Regola 14: Compartimentazione e stabilità in caso di avaria

Le navi di lunghezza pari o superiore a 100 m che trasportano 100 o più persone, devono poter restare a galla con una stabilità positiva dopo l'allagamento di un compartimento qualsiasi, supposto aver subito un'avaria, tenuto conto del tipo di nave, del servizio cui è destinata e della zona prevista di impiego ⁽¹⁾. I calcoli devono essere effettuati conformemente agli orientamenti menzionati nella nota.

CAPITOLO IV: INSTALLAZIONI ELETTRICHE E MACCHINARIO. LOCALI MACCHINE SENZA GUARDIA CONTINUA**Regola 3: Disposizioni generali****Paragrafo 1**

L'apparato motore principale, i dispositivi di comando, le tubazioni di vapore, i circuiti del combustibile liquido e dell'aria compressa, gli impianti elettrici e di refrigerazione; i macchinari ausiliari, le caldaie ed altri recipienti a pressione; le tubazioni e i dispositivi di pompaggio; i mezzi di governo e gli ingranaggi; gli alberi motore e gli accoppiamenti per la trasmissione della potenza devono essere concepiti, costruiti, provati, installati e mantenuti in buone condizioni conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. Questi macchinari ed apparecchiature così come i mezzi di sollevamento, i verricelli, le apparecchiature per il maneggio ed il trattamento del pesce devono essere protetti allo scopo di ridurre al minimo il rischio di danni alle persone presenti a bordo. Particolare attenzione deve essere prestata alle parti in movimento, alle superfici riscaldate e ad altre fonti di rischio.

Paragrafo 7

L'amministrazione deve assicurarsi che le regole 16, 17 e 18 vengano messe in opera ed applicate in maniera uniforme e in conformità con le norme di un organismo riconosciuto ⁽²⁾.

Paragrafo 9

Devono essere prese misure, a soddisfazione dell'amministrazione, per assicurare il corretto funzionamento di tutte le apparecchiature, in tutte le condizioni di esercizio, inclusa la manovra; devono essere altresì previste disposizioni, conformemente alle norme di un organismo riconosciuto, per l'effettuazione di regolari ispezioni e prove di routine destinate ad accertare che le apparecchiature continuino a funzionare correttamente.

Paragrafo 10

Le navi devono essere provviste di documenti conformi alle norme di un organismo riconosciuto e attestanti la loro idoneità a funzionare con locali macchine senza guardia continua.

Regola 6: Caldaie a vapore, sistemi di alimentazione e tubazioni di vapore**Paragrafo 1**

Tutte le caldaie a vapore e tutti i generatori di vapore non direttamente alimentati devono essere dotati di almeno due valvole di sicurezza di adeguata portata. Tuttavia, l'amministrazione può, avuto riguardo al rendimento o a qualsiasi altra caratteristica della caldaia a vapore o del generatore di vapore non direttamente alimentato, autorizzare conformemente alle norme di un organismo riconosciuto l'installazione di una sola valvola di sicurezza se ritiene che questa protezione contro il pericolo di sovrappressione sia sufficiente.

⁽¹⁾ Cfr. gli orientamenti relativi alla compartimentazione e alla stabilità in situazione di avaria di cui alla raccomandazione 5 dell'allegato 3 dell'atto finale della conferenza di Torremolinos.

⁽²⁾ Cfr. anche la raccomandazione della Commissione elettrotecnica internazionale (CEI) e in particolare la pubblicazione 92 relativa agli impianti elettrici a bordo delle navi.

Regola 8: Comando dell'apparato motore della timoneria

Paragrafo 1, lettera b)

Quando è l'apparato motore è telecomandato dalla timoneria, devono essere applicate le seguenti disposizioni: il comando a distanza previsto alla lettera a) deve essere effettuato per mezzo di un dispositivo conforme alle norme di un organismo riconosciuto e, se necessario, dispositivi atti a prevenire un sovraccarico dell'apparato motore;

Regola 10: Disposizioni concernenti il combustibile liquido, l'olio di lubrificazione ed altri oli infiammabili

Paragrafo 4

Le tubolature del combustibile che, in caso di guasto, consentissero fughe di combustibile da una cisterna, da una cassa di decantazione o da una cassa di servizio, ubicate sopra il doppio fondo, devono essere munite di rubinetti o valvole collegate alla cisterna in questione in modo che nel caso si verifichi un incendio nel locale in cui si trovano le casse i rispettivi rubinetti o valvole possano essere chiusi dall'esterno del locale interessato. Nel caso particolare di depositi ubicati in una qualunque galleria d'asse, in una galleria di tubi o in un locale dello stesso genere, devono essere sistemate su di essi delle valvole ma nel caso di incendio la manovra di chiusura può essere effettuata per mezzo di valvole addizionali sistemate sulle tubazioni, all'esterno della galleria o del locale dello stesso genere. Se queste valvole addizionali sono sistemate nel locale macchine, esse devono poter essere comandate dall'esterno di tale locale.

Paragrafo 7, lettera a)

Le tubazioni del combustibile liquido nonché le relative valvole ed accessori devono essere di acciaio o di altro materiale equivalente, benché sia ammesso un uso limitato di tubi flessibili. Tali tubi e gli accessori previsti alle loro estremità devono essere di adeguata robustezza ed essere costruiti con materiali approvati resistenti al fuoco o avere rivestimenti del pari resistenti al fuoco conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. I tubi flessibili vengono installati secondo la circolare IMO MSC.Circ.647 sugli orientamenti per minimizzare le perdite nei sistemi contenenti liquidi infiammabili (Guidelines to minimise leakages from flammable liquid systems).

Paragrafo 10

I mezzi adottati per la conservazione, la distribuzione e l'utilizzazione dell'olio di lubrificazione sotto pressione devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto. I mezzi adottati nei locali macchine di categoria A e, se possibile, negli altri locali macchine, devono almeno corrispondere alle disposizioni dei paragrafi 1, 3, 6 e 7, nonché, ove necessario, conformemente alle norme di un organismo riconosciuto, alle disposizioni dei paragrafi 2 e 4. L'utilizzazione di visori di flusso negli impianti di lubrificazione non è tuttavia esclusa, a condizione che sia dimostrato a seguito di prova che il loro grado di resistenza al fuoco sia adeguato.

Paragrafo 11

I mezzi adottati per l'immagazzinamento, la conservazione, la distribuzione e l'utilizzazione degli oli infiammabili (diversi da quelli previsti dal paragrafo 10), destinati ad un impiego sotto pressione negli impianti di trasmissione di energia, di comando, di attivazione e di riscaldamento devono essere conformi alle norme di un organismo riconosciuto. Nei luoghi in cui sono presenti fonti suscettibili di infiammarsi, tali mezzi devono almeno corrispondere alle disposizioni dei paragrafi 2 e 6 nonché a quelle dei paragrafi 3 e 7, quanto a robustezza di costruzione.

Regola 12: Protezione contro il rumore

Devono essere adottate misure per ridurre gli effetti del rumore sul personale che si trova nei locali macchine ai livelli del codice IMO relativo al livello acustico a bordo delle navi (Code on Noise Levels on Board Ships)⁽¹⁾.

Regola 13: Mezzi di governo

Paragrafo 1

Le navi sono provviste di un mezzo di governo principale e di un mezzo ausiliario di manovra del timone conformemente alle norme di un organismo riconosciuto. Il mezzo di governo principale ed il mezzo ausiliario di manovra del timone devono essere sistemati, per quanto possibile e ragionevole, in maniera tale che il mancato funzionamento di uno di essi non renda inutilizzabile l'altro.

Regola 16: Fonte principale di energia elettrica

Paragrafo 1, lettera a)

Ogni nave, sulla quale l'energia elettrica costituisce mezzo per azionare i sistemi ausiliari indispensabili per la propulsione e la sicurezza della stessa, deve essere provvista di almeno due gruppi elettrogeni uno dei quali può essere azionato dal motore principale. Sono consentiti altri dispositivi idonei a fornire una potenza elettrica equivalente.

⁽¹⁾ Il codice relativo al livello acustico a bordo delle navi adottato dall'IMO con la risoluzione A.468(XII) il 19 novembre 1981.

CAPITOLO V: PROTEZIONE CONTRO L'INCENDIO, RILEVAZIONE ED ESTINZIONE DELL'INCENDIO E LOTTA CONTRO L'INCENDIO**Regola 1: Disposizioni generali**

Lettera c)

Metodo III F: installazione di un impianto automatico di allarme e di rilevazione in tutti i locali in cui si reputa che un incendio possa avere origine, generalmente senza alcuna restrizione circa il tipo delle paratie divisionali interne, a condizione, tuttavia, che la superficie di qualsiasi locale o locali, delimitata da divisioni di classe "A" o "B", non sia in nessun caso superiore a 50 m². Tuttavia, l'amministrazione può aumentare questa superficie fino a 75 m² per i locali pubblici.

Regola 2: Definizioni**Paragrafo 1**

Per "materiale incombustibile" si intende un materiale che non brucia né esala vapori infiammabili in quantità sufficienti da innescare l'autocombustione a una temperatura di circa 750 °C. Questa proprietà è determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code) ⁽¹⁾. Ogni altro materiale è da considerarsi "materiale combustibile".

Il paragrafo 2 viene così modificato:

"Prova standard del fuoco": prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo. La metodologia delle prove deve essere conforme al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 3 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia o di ponte per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 4 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 6 (ultima frase)

L'amministrazione dello Stato di bandiera deve richiedere una prova su un prototipo di paratia per garantire che risponda ai suddetti requisiti in ordine alla resistenza al fuoco e all'aumento della temperatura, in base al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 9

Per "limitata capacità di propagazione della fiamma" si intende che la superficie descritta limita in maniera adeguata la propagazione delle fiamme. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 4: Paratie situate all'interno di locali d'alloggio e di servizio**Paragrafo 4**

Metodo III F: la costruzione delle paratie che, ai sensi della presente regola o di altre regole della presente parte, non devono essere divisioni di classe "A" o "B" non è soggetta a nessuna restrizione. In nessun caso la superficie di un locale di alloggio o di un gruppo di locali di alloggio delimitato da divisioni continue di classe "A" o "B" deve superare i 50 m², tranne nel caso particolare in cui paratie di classe "C" sono richieste in conformità della tabella 1 della regola 7. Tuttavia, l'amministrazione può aumentare questa superficie fino a 75 m² per i locali pubblici.

Regola 7: Integrità al fuoco delle paratie e dei ponti

Ultima nota alle tabelle

(*) Quando nella tabella figura un asterisco, la divisione deve essere di acciaio o di materiale equivalente senza dover essere di classe "A".

Quando un ponte viene forato per il passaggio di cavi elettrici, tubi e condutture di ventilazione i fori devono essere resi stagni al passaggio di fiamme e fumo.

⁽¹⁾ Il codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco (codice FTP), adottato dal comitato per la sicurezza marittima dell'IMO con la risoluzione MSC.61(67).

Regola 8: Particolari di costruzione

Paragrafo 3, metodi IF, IIF e IIIF

- a) Salvo nei locali da carico e nei compartimenti frigoriferi di locali di servizio, i materiali isolanti devono essere incombustibili. Gli schermi antivapore ed i materiali adesivi utilizzati per l'isolamento dei sistemi di distribuzione dei fluidi freddi nonché per l'isolamento degli accessori delle tubazioni non è necessario che siano incombustibili, ma devono essere usati nella quantità più piccola possibile e la loro superficie esposta deve possedere un grado di resistenza alla fiamma conformemente a quanto stabilito dal codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code). Nei locali ove è possibile che penetrino prodotti petroliferi, la superficie del materiale isolante deve essere stagna agli idrocarburi ed ai relativi vapori degli idrocarburi.

Regola 9: Impianti di ventilazione

Paragrafo 1, lettera a)

Le condotte di ventilazione devono essere di materiale incombustibile. Tuttavia, le condotte la cui lunghezza non supera in generale i 2 m e la cui sezione non supera gli 0,02 m² non è necessario che siano di materiale incombustibile, a condizione che siano soddisfatte le seguenti disposizioni:

- i) tali condotte devono essere di un materiale che abbia un basso rischio di incendio, determinato conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 11: Disposizioni varie

Paragrafo 2

Le pitture, vernici ed altri prodotti di finitura utilizzati sulle superfici interne visibili non devono sviluppare in grande quantità fumi, gas o vapori tossici. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 12: Immagazzinaggio delle bombole a gas e di altri prodotti pericolosi

Paragrafo 4

Nei compartimenti utilizzati per l'immagazzinaggio di liquidi altamente infiammabili o di gas liquefatti non possono essere autorizzati impianti ed attrezzature elettriche salvo se indispensabile per le necessità del servizio all'interno dei predetti compartimenti. Quando sono installate attrezzature elettriche, esse devono appartenere a un tipo di sicurezza certificata ed essere conformi alle disposizioni pertinenti della norma internazionale CEI 79 "Electrical apparatus for explosive gas atmospheres". Le sorgenti di calore devono essere tenute lontane da tali locali; pannelli con la scritta "Vietato fumare" e "Vietate le fiamme libere" devono essere piazzati in posti ben visibili.

Regola 13: Mezzi di sfuggita

Paragrafo 1

In tutti i locali di alloggio e nei locali in cui normalmente presta servizio l'equipaggio, esclusi i locali macchine, devono essere sistemate scale e scalette, in modo da assicurare un mezzo di sfuggita rapido verso il ponte scoperto e, di qui, verso le imbarcazioni e le zattere di salvataggio. In particolare, relativamente a tali locali:

- e) la continuità dei mezzi di sfuggita deve essere a soddisfazione dell'amministrazione. Le scale e i corridoi impiegati come mezzi di sfuggita devono avere una larghezza effettiva di almeno 700 mm ed essere dotati di corrimano almeno su un lato. I vani porta che danno accesso a una scala devono avere una larghezza effettiva di almeno 700 mm.

Paragrafo 2

Tutti i locali macchine di categoria A devono essere provvisti di due mezzi di sfuggita costituiti:

- a) da due gruppi di scalette d'acciaio, distanziati tra loro il più possibile e terminanti con porte, anch'esse tra loro distanziate, sistemate nella parte superiore del locale e dalle quali sia possibile accedere al ponte scoperto. In linea generale, una di tali scalette deve offrire una protezione continua contro il fuoco a partire dalla parte bassa del locale e fino a una posizione sicura, situata al di fuori del locale. L'amministrazione, tuttavia, può non richiedere una simile protezione se, tenuto conto della particolare disposizione o delle dimensioni del locale macchine, esiste un mezzo di sfuggita sicuro dalla parte bassa del locale. Tale protezione deve essere di acciaio, isolata secondo la norma della classe "A-60" ed essere dotata di una porta d'acciaio di classe "A-60" a chiusura automatica nella parte bassa del locale; o

Regola 14: Impianti di estinzione ad acqua spruzzata, di segnalazione e localizzazione di incendio (Metodo IIF)

Paragrafo 11

Per ciascuna sezione deve essere previsto un numero di testine spruzzatrici di ricambio.

I ricambi devono includere tutti i tipi e le qualità installate sulla nave nella quantità seguente:

- meno di 100 testine spruzzatrici: 3 testine spruzzatrici di ricambio,
- meno di 300 testine spruzzatrici: 6 testine spruzzatrici di ricambio,
- da 300 a 1 000 testine spruzzatrici: 12 testine spruzzatrici di ricambio.

Regola 15: Impianto automatico di segnalazione e di rilevazione d'incendio (Metodo III F)

Paragrafo 4

L'impianto deve entrare in funzione sotto l'effetto di un aumento anormale della temperatura dell'aria e di una anormale concentrazione di fumo o di altri fattori indicanti un inizio di incendio in uno qualunque dei locali protetti. Gli impianti che reagiscono alle variazioni di temperatura dell'aria devono entrare in funzione ad una temperatura non inferiore a 54 °C e non superiore a 78 °C quando l'aumento della temperatura fino ai livelli indicati non superi 1 °C al minuto. L'amministrazione può aumentare la temperatura alla quale l'impianto entra in funzione fino a 30 °C al di sopra della temperatura massima a cielo dei locali essiccatoi o di analoghi locali nei quali la temperatura ambiente è di norma elevata. I dispositivi che reagiscono ad una concentrazione di fumo devono entrare in funzione quando l'intensità di un raggio luminoso diminuisce. Tali dispositivi devono essere certificati per entrare in funzione prima che la densità del fumo superi il 12,5 % di oscuramento per metro, ma non prima che la densità del fumo superi il 2 % di oscuramento per metro. L'amministrazione può accettare altri sistemi di entrata in funzione che abbiano la stessa efficacia. L'impianto di rivelazione non deve essere utilizzato per altro scopo che non sia la rivelazione di un incendio.

Regola 17: Pompe da incendio

Paragrafo 2

Se il verificarsi di un incendio in un qualsiasi compartimento rischia di mettere fuori uso le pompe da incendio, deve essere previsto un altro mezzo di rifornimento dell'acqua necessaria per la lotta antincendio. A bordo delle navi di lunghezza uguale o superiore a 75 m, tale mezzo alternativo deve consistere in una pompa di emergenza fissa, indipendente. Tale pompa di emergenza deve essere di potenza tale da fornire due getti d'acqua a una pressione minima di 0,25 N/mm².

Regola 20: Estintori

Paragrafo 2

1. Per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità.
2. Per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità.
3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

Paragrafo 4

Gli estintori devono essere esaminati annualmente da un esperto autorizzato dall'amministrazione. Ogni estintore deve recare un segno che indichi che è stato esaminato. Tutti i contenitori di estintori a pressione permanente e i flaconi propellenti degli estintori non pressurizzati devono subire ogni 10 anni un test della pressione idraulica.

Regola 21: Estintori portatili nelle stazioni di comando, nei locali alloggio e nei locali di servizio

Paragrafo 2

1. Per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità.
2. Per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità.
3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

Regola 24: Equipaggiamento per vigili del fuoco

Paragrafo 1

A bordo devono essere sistemati almeno due equipaggiamenti per vigili del fuoco, che devono essere conformi al codice IMO per i sistemi di sicurezza antincendio (IMO Fire Safety Systems Code), capitolo III, regola 2.1, paragrafi 2.1.1 e 2.1.2. Per ogni dispositivo di respirazione richiesto devono essere previste due cariche di ricambio.

Regola 25: Piani per la difesa contro il fuoco

Un piano per la difesa contro il fuoco deve essere esposto permanentemente. I contenuti di tale piano devono essere conformi alla risoluzione IMO A.654(16) relativa ai simboli grafici per i piani di difesa contro il fuoco (Graphical symbols for fire control plans) e alla risoluzione IMO A.756(18) relativa agli orientamenti da fornire congiuntamente ai piani di difesa contro il fuoco (Guidelines on the information to be provided with fire control plans).

Regola 28: Protezione strutturale contro il fuoco

Paragrafo 2, lettera a)

Sulle navi il cui scafo è in materiale incombustibile, i ponti e le paratie che separano i locali macchine di categoria "A" dai locali di alloggio, locali di servizio o dalle stazioni di comando devono essere di classe "A-60" quando i locali macchine di categoria "A" non sono provvisti di un impianto fisso di estinzione incendi e di classe "A-30" quando un tale impianto vi sia sistemato. I ponti e le paratie che separano gli altri locali macchine dai locali di alloggio, da quelli di servizio o dalle stazioni di comando devono essere di classe "A-0".

I ponti e le paratie che separano le stazioni di comando dai locali di alloggio e da quelli di servizio devono essere di classe "A" in conformità con le tabelle 1 e 2 della regola 7 del presente capitolo; l'amministrazione può tuttavia autorizzare la sistemazione di paratie di classe "B-15" per separare ad esempio la cabina del capitano dalla timoneria, se tali locali sono considerati parte della timoneria.

Regola 31: Disposizioni varie

Paragrafo 1

Le superfici visibili situate nei locali di alloggio, di servizio, nelle stazioni di comando, nei corridoi e nei cofani delle scale e le superfici nascoste dietro paratie, soffittature, pannellature e rivestimenti nei locali di alloggio, di servizio, e nelle stazioni di comando devono avere una limitata attitudine alla propagazione della fiamma, determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Paragrafo 3

Le pitture, vernici ed altri prodotti di finitura utilizzati sulle superfici interne visibili non devono sviluppare in gran quantità fumi, gas o vapori tossici. Tale proprietà viene determinata conformemente al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code).

Regola 32: Immagazzinaggio delle bombole di gas e di altri prodotti pericolosi

Paragrafo 4

Nei compartimenti utilizzati per l'immagazzinaggio di liquidi altamente infiammabili o di gas liquefatti non possono essere autorizzati impianti ed attrezzature elettriche salvo se indispensabile per le necessità del servizio all'interno dei predetti compartimenti. Quando sono installate attrezzature elettriche, esse devono appartenere a un tipo di sicurezza certificata ed essere conformi alle disposizioni pertinenti della norma internazionale CEI 79 "Electrical apparatus for explosive gas atmospheres". Le sorgenti di calore devono essere tenute lontane da tali locali; pannelli con la scritta "Vietato fumare" e "Vietate le fiamme libere" devono essere piazzati in posti ben visibili.

Regola 38: Estintori

Paragrafo 2

1. Ad eccezione dei casi menzionati al paragrafo 2 per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità.
2. Per le navi di lunghezza inferiore a 45 m e per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità.
3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

Paragrafo 4

Gli estintori devono essere esaminati annualmente da un esperto autorizzato dall'amministrazione. Ogni estintore deve recare un segno che indichi che è stato esaminato. Tutti i contenitori di estintori a pressione permanente e i flaconi propellenti degli estintori non pressurizzati devono subire ogni 10 anni un test della pressione idraulica.

Regola 39: Estintori portatili nelle stazioni di comando, nei locali alloggio e nei locali di servizio

Paragrafo 2

1. Ad eccezione dei casi menzionati al paragrafo 2 per ogni tipo di estintore ricaricabile a bordo, sono necessarie cariche di ricambio al 100 % per i primi dieci estintori e cariche di ricambio al 50 % per tutti gli altri, con un limite massimo di 60 unità.
2. Per le navi di lunghezza inferiore a 45 m e per ogni tipo di estintore non ricaricabile a bordo, invece delle cariche di ricambio deve essere prevista una quantità supplementare pari al 50 % di estintori dello stesso tipo e capacità.
3. A bordo della nave devono essere conservate le istruzioni per il ricarica. Per il ricarica possono essere usati solo ricambi approvati per gli estintori in questione.

Regola 41: Equipaggiamento per vigili del fuoco

Per le navi di lunghezza superiore a 45 m, a bordo devono essere sistemati almeno due equipaggiamenti per vigili del fuoco, che devono essere conformi al codice IMO relativo alle procedure di prova del fuoco (IMO Fire Test Procedures Code), capitolo III, regola 2.1, paragrafi 2.1.1 e 2.1.2.

Per ogni dispositivo di respirazione richiesto devono essere previste due cariche di ricambio.

Regola 42: Piani per la difesa contro gli incendi

Un piano per la difesa contro il fuoco deve essere esposto permanentemente.

I contenuti di tale piano devono essere conformi alla risoluzione IMO A.654(16) relativa ai simboli grafici per i piani di difesa contro il fuoco (Graphical symbols for fire control plans) e alla risoluzione IMO A.756(18) relativa agli orientamenti da fornire congiuntamente ai piani di difesa contro il fuoco (Guidelines on the information to be provided with fire control plans).

L'amministrazione può dispensare da questa prescrizione le navi di lunghezza inferiore a 45 m.

CAPITOLO VI: PROTEZIONE DELL'EQUIPAGGIO**Regola 3: Parapetti e ringhiere**

Paragrafo 2

La distanza verticale minima tra il massimo galleggiamento di esercizio ed il punto più basso del parapetto, o il bordo del ponte di lavoro nel caso di ringhiere, deve assicurare una adeguata protezione dell'equipaggio contro l'imbarco di acqua sul ponte, tenuto conto degli stati del mare e delle condizioni meteorologiche nelle quali la nave può operare, le zone di operazione, il tipo della nave ed il suo metodo di pesca. Il bordo libero misurato a centro nave dal bordo del ponte di lavoro dal quale si effettuano le operazioni di pesca non deve essere inferiore a 300 mm o inferiore al bordo libero corrispondente alla massima immersione di esercizio ammissibile, se questo è più elevato. Per le navi con ponti di lavoro protetti e disposti in modo tale che l'acqua non possa penetrare negli spazi di lavoro protetti non è previsto un bordo libero minimo, se non quello corrispondente alla massima immersione di esercizio ammissibile.

Regola 4: Scale e scalette

Per la sicurezza dell'equipaggio, devono essere sistemate scale e scalette di adeguate dimensioni e robustezza, munite di mancorrenti e di gradini antisdrucciolevoli in conformità delle norme ISO pertinenti.

CAPITOLO VII: MEZZI DI SALVATAGGIO**Regola 3: Valutazione, prova ed approvazione dei mezzi di salvataggio**

Paragrafo 2

Prima di concedere la propria approvazione, l'amministrazione deve assicurarsi che i mezzi di salvataggio vengano sottoposti a prove per confermare la loro conformità con le prescrizioni del presente capitolo, conformemente con le disposizioni della direttiva 96/98/CE del Consiglio (*) sull'equipaggiamento marittimo, contenente le raccomandazioni dell'IMO relativo alla prova dei mezzi di salvataggio.

Paragrafo 6

I mezzi di salvataggio prescritti nel presente capitolo, per i quali la parte C non contiene la descrizione delle caratteristiche, devono essere a soddisfazione dell'amministrazione, tenuto conto della descrizione delle caratteristiche di cui al capitolo III della convenzione Solas del 1974 modificata e nel codice internazionale IMO per le procedure dei mezzi di salvataggio (IMO International Life-Saving Appliance Code).

Regola 6: Disponibilità e sistemazione dei mezzi di salvataggio collettivo e dei battelli di emergenza

Paragrafo 4, lettera a)

Ogni mezzo collettivo di salvataggio deve essere sistemato:

- in modo che il mezzo e i dispositivi di sistemazione non interferiscano con la manovra di messa a mare di qualsiasi altro mezzo collettivo di salvataggio in qualsiasi altra zona per la messa a mare,
- quanto più vicino possibile alla superficie dell'acqua, compatibilmente con i criteri di sicurezza e di praticità, e, nel caso non si tratti di zattere destinate ad essere gettate a mare, in posizione tale che, nella posizione di imbarco, non si trovi a meno di 2 m al di sopra della linea di galleggiamento quando la nave è a carico massimo, l'assetto è sfavorevole fino a 10° e lo sbandamento giunge a 20° su uno qualsiasi dei bordi o fino all'angolo al quale il ponte scoperto si trova immerso, se tale angolo è inferiore,
- sia in condizioni da essere sempre pronto all'uso in modo che due membri dell'equipaggio possano prepararlo per l'imbarco di persone e la messa a mare in meno di 5 minuti,
- sia pienamente equipaggiato come prescritto nel presente capitolo.

(*) GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

Regola 23: Battelli di emergenza

Paragrafo 1, lettera b)

I battelli di emergenza possono essere rigidi o gonfiabili o di tipo misto e devono:

- i) essere di lunghezza non inferiore a 3,8 m e non superiore a 8,5 m, salvo per le navi di lunghezza inferiore a 45 m a bordo delle quali, a causa delle dimensioni o per altre ragioni che rendano irragionevole o impossibile l'utilizzo, l'amministrazione può accettare battelli di emergenza di lunghezza minore purché non inferiore a 3,3 m;
- ii) essere in grado di trasportare almeno cinque persone sedute e una sdraiata, oppure, per le navi di lunghezza inferiore a 45 m con battelli di emergenza di lunghezza inferiore a 3,8 m, essere in grado di trasportare almeno quattro persone sedute e una sdraiata.

Paragrafo 1, lettera c)

Il numero di persone che un battello di emergenza può essere autorizzato a trasportare è determinato dall'amministrazione mediante una prova a persone sedute. La capacità minima di trasporto deve essere calcolata ai sensi della regola 23, paragrafo 1, lettera b), punto ii). I posti a sedere, salvo quello del timoniere, possono essere sul pavimento della barca. I posti a sedere non devono trovarsi sul capo di banda, sullo specchio di poppa o sui galleggianti gonfiabili disposti sui lati dell'imbarcazione.»
