

(Allegato I) (parte 3)

Tale accesso diretto deve essere provvisto di impianto di illuminazione di emergenza conforme alla regola III/5.3 e di superfici antisdrucciolo. Le delimitazioni delle scale aperte esterne e dei passaggi che fanno parte di un percorso di sfuggita nonché' le delimitazioni in posizione tale che il loro cedimento in caso di incendio impedirebbe l'accesso al ponte d'imbarco, devono risultare resistenti al fuoco e soddisfare i valori di coibentazione previsti alle tabelle da 4.1 a 5.2, a seconda dei casi.

Le larghezze, il numero e la continuità dei percorsi di sfuggita devono essere conformi ai requisiti del codice dei sistemi antincendio (Fire Safety Systems Code).

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D COSTRUITE ANTERIORMENTE AL 1° GENNAIO 2003 E NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.6 La protezione degli accessi dai cofani delle scale alle zone di imbarco sulle imbarcazioni e sulle zattere di salvataggio deve essere soddisfacente.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

.6a La protezione dell'accesso dai cofani delle scale alle zone di imbarco delle imbarcazioni e delle zattere di salvataggio deve essere diretta oppure attraverso percorsi interni protetti aventi resistenza al fuoco e valore di coibentazione per i cofani delle scale determinati in base alle tabelle da 4.1 a 5.2, a seconda dei casi.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.7 In aggiunta all'illuminazione di emergenza prescritta dalle regole II-1/D/3 e III/5.3, i mezzi di sfuggita, comprese le scale e le uscite, devono essere segnalati da luci o strisce indicatrici di materiale **fotoluminescente** poste a non più di 0,3 metri sopra il ponte in tutti i punti del percorso di sfuggita, inclusi gli angoli e le intersezioni. Detta segnalazione deve consentire ai passeggeri di individuare rapidamente tutti i percorsi di sfuggita e le uscite. Se è utilizzata l'illuminazione elettrica, essa deve essere alimentata dalla sorgente di emergenza di energia elettrica e deve essere predisposta in modo tale che il guasto di una singola lampadina o l'interruzione di corrente in una striscia indicatrice non renda la

segnalazione inefficace. Inoltre, tutte le indicazioni dei percorsi di sfuggita e dei dispositivi antincendio devono essere di materiale **fotoluminescente** oppure devono essere illuminati. L'amministrazione dello Stato di bandiera deve garantire che detta illuminazione o i dispositivi **fotoluminescenti** siano stati esaminati, collaudati e installati conformemente agli orientamenti di cui alla risoluzione IMO A.752 (18).

Tuttavia, per le navi nuove delle CLASSI B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003, l'amministrazione dello Stato di bandiera deve assicurare che detta illuminazione o i dispositivi **fotoluminescenti** siano stati esaminati, collaudati e installati conformemente al codice dei sistemi antincendio "Fire Safety Systems Code".

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

.8 Sulle navi che trasportano più di 36 passeggeri, i requisiti del punto .1.7 della presente regola si applicano anche agli alloggi dell'equipaggio.

.9 Porte normalmente chiuse a chiave facenti parte di un percorso di sfuggita.

.1 Le porte delle cabine e del salone devono potersi aprire dall'interno senza l'uso di chiavi.

Analogamente, non devono essere necessarie chiavi per aprire le porte lungo i percorsi di sfuggita previsti in direzione dell'uscita.

.2 Le porte di sfuggita dai locali pubblici che sono normalmente chiuse con dispositivo a chiavistello devono essere munite di un dispositivo di sgancio rapido, ovvero di un meccanismo che sgancia il chiavistello quando vi si applica una forza in direzione del flusso di sfuggita. I meccanismi di sganciamento rapido devono essere progettati e installati a soddisfazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera e in particolare:

.2.1 devono consistere di sbarre o pannelli, la parte attiva dei quali deve estendersi almeno fino a metà dell'ampiezza del battente della porta, ad almeno 760 mm e a non più di 1120 mm dal ponte;

.2.2 devono far sì che il dispositivo a chiavistello della porta si sganci quando viene applicata una forza non superiore a 67 N; e

.2.3 non devono essere provvisti di alcun dispositivo di bloccaggio, vite di arresto o altri meccanismi che impediscano lo sganciamento

del dispositivo a chiavistello quando viene applicata pressione al dispositivo di sganciamento.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.2 .1 Nei locali di categoria speciale, il numero e la disposizione dei mezzi di sfuggita situati sia al di sotto che al di sopra del ponte delle paratie devono essere a soddisfazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera e la sicurezza del percorso di accesso al ponte di imbarco deve essere almeno equivalente a quella prescritta dai punti .1.1, .1.2, .1.5 e .1.6.

Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003, detti locali devono essere dotati di passaggi all'uopo designati che conducono verso i mezzi di sfuggita di ampiezza pari ad almeno 600 mm e che, se possibile e ragionevole, si trovino ad almeno 150 mm dalla superficie del ponte. La disposizione dei veicoli parcheggiati deve essere tale da mantenere i passaggi sgombri in qualsiasi momento.

2. Uno dei percorsi di sfuggita dai locali macchine dove l'equipaggio presta normalmente servizio non deve passare attraverso alcun locale di categoria speciale.

3. Le rampe sollevabili di salita/discesa verso i ponti di piattaforma non devono ostruire i percorsi di sfuggita approvati quando si trovano nella posizione abbassata.

.3.1 Da ogni locale macchine devono essere previsti due mezzi di sfuggita. In particolare devono essere soddisfatte le seguenti disposizioni.

.1 Quando il locale e' sottostante al ponte delle paratie, i due mezzi di sfuggita devono consistere in:

.1 due gruppi di scalette d'acciaio, separati quanto piu' possibile l'uno dall'altro, conducenti a due porte, ugualmente separate e situate nella parte superiore del locale, dalle quali sia previsto un accesso ai corrispondenti ponti d'imbarco sulle imbarcazioni e sulle zattere di salvataggio. Nelle navi nuove, uno di tali gruppi deve assicurare una protezione continua contro l'incendio, a partire dalla parte inferiore del locale fino a un luogo sicuro situato fuori del locale. Nelle navi nuove delle classi B, C e D costruite a partire dal 1° gennaio 2003 o dopo tale data, tale scaletta deve essere sistemata dentro ad un cofano protetto conforme alla regola II-2/B/4,

categoria (2) oppure alla regola II-2/B/5, categoria (4), a seconda dei casi, che si estenda dalla parte inferiore del locale servito fino ad una posizione sicura all'esterno di tale locale. All'interno del cofano devono essere installate porte tagliafuoco munite di chiusura automatica, avente la stessa resistenza al fuoco. La scaletta deve essere fissata in modo tale che il calore non venga trasferito al cofano attraverso punti di fissaggio non coibentati. Il cofano protetto deve avere dimensioni interne minime pari ad almeno 800 mm × 800 mm e deve essere provvisto di illuminazione di emergenza; oppure

.2 una scaletta di acciaio conducente a una porta, dalla quale sia previsto un accesso al ponte di imbarco e, inoltre, nella parte inferiore del locale e in posizione ben distante da tale scaletta, una porta in acciaio, manovrabile da entrambi i lati, che garantisca un sicuro percorso di sfuggita dalla parte più bassa del locale fino al ponte di imbarco.

.2 Quando il locale macchine è situato sopra il ponte delle paratie, i due mezzi di sfuggita devono essere separati quanto più possibile l'uno dall'altro e le porte alle quali conducono tali mezzi di sfuggita devono essere ubicate in una posizione dalla quale sia previsto un accesso ai corrispondenti ponti di imbarco sulle imbarcazioni e sulle zattere di salvataggio. Quando questi mezzi di sfuggita richiedono l'uso di scale, queste devono essere in acciaio.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI A, B, C E D:

.3 Dai locali di sorveglianza del funzionamento delle macchine e dai locali di lavoro devono esservi almeno due mezzi di sfuggita, uno dei quali deve essere indipendente dal locale macchine e consentire l'accesso al ponte d'imbarco.

.4 Il sottoscala dei locali macchine deve essere munito di protezione.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.3.2 Per le navi di lunghezza inferiore a 24 metri, l'amministrazione dello Stato di bandiera può non richiedere uno dei mezzi di sfuggita nei locali macchine, tenuto conto della larghezza e della disposizione della parte superiore del locale.

Per le navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri, l'amministrazione dello Stato di bandiera può non richiedere uno dei

mezzi di sfuggita da qualsiasi locale macchine a condizione che una porta o una scaletta di acciaio garantisca un sicuro percorso di sfuggita verso il ponte di imbarco sui mezzi di salvataggio, tenuto debito conto della natura e dell'ubicazione del locale e del fatto che normalmente persone prestino o meno servizio in quel locale. Nelle navi nuove delle classi B, C e D, il 1° gennaio 2003 o dopo tale data, deve essere fornito un secondo mezzo di sfuggita nel locale timoneria quando la posizione di timoneria di emergenza è situata all'interno di quel locale a meno che non vi sia un accesso diretto al ponte scoperto.

.3.3 Devono essere predisposti due mezzi di sfuggita da ciascuna postazione di comando delle macchine situata all'interno di un locale macchine. Almeno uno di tali mezzi deve assicurare una protezione continua contro l'incendio fino a un luogo sicuro fuori del locale macchine.

.4 In nessun caso gli ascensori debbono essere considerati come uno dei mezzi di sfuggita prescritti.

.5 NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B DI LUNGHEZZA PARI O SUPERIORE A 40 METRI:

.1 Le navi devono essere dotate di apparecchi di respirazione per sfuggite di emergenza, conformemente al codice dei sistemi antincendio (Fire Safety Systems Code).

.2 Ciascuna zona verticale principale deve essere dotata di almeno due apparecchi di respirazione di emergenza.

.3 Sulle navi che trasportano più di 36 passeggeri, ciascuna zona verticale principale deve essere dotata di due apparecchi di respirazione di emergenza aggiuntivi rispetto a quelli richiesti dal punto .5.2.

.4 Tuttavia, i punti .5.2 e .5.3 non si applicano ai cofani delle scale che costituiscono zone verticali principali individuali nelle zone verticali principali a prua e a poppa della nave, che non contengono locali delle categorie 6, 7, 8 o 12 definite dalla regola II-2/B/4.

.5 All'interno dei locali macchine, pronti per l'uso in luoghi facilmente visibili, devono essere sistemati apparecchi di respirazione di emergenza, che possano essere raggiunti rapidamente e facilmente in qualsiasi momento in caso di incendio. L'ubicazione

degli apparecchi di respirazione di emergenza deve tenere conto della disposizione del locale macchine e del numero di persone che normalmente vi lavorano.

.6 Viene fatto riferimento alle linee guida per le prestazioni, la sistemazione, l'uso e la manutenzione degli apparecchi di respirazione di emergenza (EEBD) di cui alla circolare MSC/Circ.849 dell'IMO.

.7 Il numero e l'ubicazione di tali apparecchi deve essere indicata sul piano antincendio richiesto in base alla regola II-2/A/13.

6-1 Percorsi di sfuggita nelle navi ro-ro da passeggeri (R 28-1)

.1 REQUISITI APPLICABILI ALLE NAVI RO-RO DA PASSEGGERI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + ALLE NAVI ESISTENTI RO-RO DA PASSEGGERI DELLA CLASSE B

.1.1 Il presente punto si applica alle navi ro-ro da passeggeri nuove delle classi B, C e D e alle navi esistenti ro-ro da passeggeri della classe B.

.1.2 In tutti i corridoi lungo l'intero percorso di sfuggita verso i punti di riunione e le zone di imbarco, devono essere predisposti, ove possibile senza soluzione di continuità, corrimano e maniglie cui potersi aggrappare. I corrimano devono essere sistemati su ambo i lati dei corridoi longitudinali a una larghezza superiore a 1,8 metri, e su entrambi i lati dei corridoi trasversali a una larghezza superiore a 1 metro. Particolare attenzione va prestata alla necessità di attraversare atri, disimpegni e altri spazi scoperti simili situati lungo i percorsi di sfuggita. Corrimano e maniglie devono avere robustezza sufficiente da resistere a un carico orizzontale distribuito di 750 N/m² applicato in direzione del centro del corridoio o dello spazio scoperto, nonché a un carico verticale distribuito di 750 N/m² verso il basso. Non è necessario che i due carichi siano applicati simultaneamente.

.1.3 I percorsi di sfuggita non devono essere ostruiti da mobilio o altri ostacoli. Ad eccezione dei tavoli e delle sedie che possono essere rimossi per creare spazio, gli armadi e altro mobilio pesante situati nei locali pubblici e lungo i percorsi di sfuggita devono essere fissati al suolo per evitare che si spostino in caso di rollio

o sbandamento della nave. Dovranno essere fissati al ponte anche i rivestimenti di ponte. Durante la navigazione, i percorsi di sfuggita devono essere mantenuti sgombri da ostacoli, quali carrelli per addetti alle pulizie, letti, bagagli e scatoloni.

.1.4 Devono essere previsti percorsi di sfuggita da ogni locale della nave di norma occupato a un punto di riunione. Tali percorsi devono consentire una via di sfuggita quanto più diretta possibile verso i punti di riunione e devono essere provvisti dei pittogrammi relativi ai mezzi e ai dispositivi di salvataggio adottati con risoluzione IMO A.760 (18) e successive modifiche.

.1.5 Nel caso di locali chiusi contigui a un ponte scoperto, le aperture fra detti locali e il ponte scoperto devono essere utilizzabili, nella misura del possibile, come uscite di sicurezza.

.1.6 I ponti devono essere numerati consecutivamente a partire da "1", in corrispondenza del cielo del doppio fondo o del ponte più basso. I numeri devono essere affissi, in maniera visibile, sui pianerottoli delle scale o negli atri per gli ascensori. E' possibile attribuire un nome ai ponti, ma questo dovrà essere sempre accompagnato dal rispettivo numero.

.1.7 Sulla porta all'interno di ciascuna cabina e nei locali pubblici devono essere affisse semplici piante schematiche che indichino, con dicitura "vi trovate qui", la posizione dell'osservatore e, mediante frecce, i percorsi di sfuggita. Ogni pianta deve indicare altresì le direzioni di sfuggita e deve essere correttamente orientata in funzione della sua posizione rispetto alla nave.

.1.8 Le porte delle cabine e del salone devono potersi aprire dall'interno senza l'uso di chiavi. Analogamente, non devono essere necessarie chiavi per aprire le porte lungo i percorsi di sfuggita previsti in direzione dell'uscita.

.2 REQUISITI APPLICABILI ALLE NAVI NUOVE RO-RO DA PASSEGGERI DELLE CLASSI B, C E D

.2.1 La parte inferiore delle paratie e delle altre divisioni verticali disposte lungo i percorsi di sfuggita per un'altezza di 0,5 metri deve poter sostenere un carico di 750 N/m² in modo da costituire un piano di calpestio della via di sfuggita nel caso in cui la nave si trovi ad ampi angoli di sbandamento.

.2.2 Il percorso di sfuggita dalle cabine ai cofani delle scale deve

essere quanto più diretto possibile e deve comportare un numero minimo di cambiamenti di direzione. Non deve essere necessario attraversare la nave da un lato all'altro per raggiungere un percorso di sfuggita. Non deve essere necessario salire o scendere più di due ponti per raggiungere un punto di riunione o un ponte scoperto da qualsiasi locale per passeggeri.

.2.3 Devono essere previsti percorsi di sfuggita esterni che dai ponti scoperti di cui al punto 2.2 conducano alle zone di imbarco sui mezzi collettivi di salvataggio.

.3 REQUISITI APPLICABILI ALLE NAVI NUOVE RO-RO DA PASSEGGERI DELLE CLASSI B, C E D COSTRUITE A PARTIRE DAL 1 ° LUGLIO 1999

Nelle navi ro/ro da passeggeri nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1o luglio 1999, i percorsi di sfuggita devono essere concepiti in base a un'analisi dell'abbandono nave sin dalla progettazione. L'analisi deve essere intesa a identificare ed eliminare, nella misura del possibile, i fenomeni di congestione che si possono verificare durante le fasi di abbandono della nave per effetto del normale movimento dei passeggeri e dell'equipaggio lungo i percorsi di sfuggita o del fatto che l'equipaggio debba spostarsi lungo questi stessi percorsi in senso contrario al flusso dei passeggeri. L'analisi deve altresì dimostrare che i mezzi di sfuggita sono sufficientemente flessibili da far fronte all'eventualità che taluni percorsi, punti di riunione, zone di imbarco o mezzi collettivi di salvataggio possano non essere agibili in caso di incidente.

7. Attraversamenti e aperture nelle divisioni di classe A e B (R 30, 31)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.1 Tutte le aperture nelle divisioni di classe A devono essere munite di mezzi di chiusura permanentemente collegati, aventi una resistenza al fuoco almeno uguale a quella delle divisioni sulle quali sono sistemate.

.2 Tutte le porte, e i relativi telai, sistemati sulle divisioni di classe A, come pure i dispositivi per tenerle chiuse, devono essere costruiti in maniera da offrire una resistenza al fuoco e al

passaggio del fumo e delle fiamme equivalenti, per quanto possibile, a quella delle paratie nelle quali le porte sono installate. Tali porte e relativi telai devono essere in acciaio o altro materiale equivalente. Non è necessario coibentare le porte stagne.

.3 Ogni porta deve poter essere aperta e chiusa, da entrambi i lati della paratia, da una sola persona.

.4 Le porte tagliafuoco situate sulle paratie delle zone verticali principali e nei cofani delle scale, diverse dalle porte stagne a scorrimento con manovra meccanica e dalle porte normalmente bloccate, devono soddisfare i seguenti requisiti.

.1 Le porte devono essere a chiusura automatica, in grado di chiudersi con un angolo di inclinazione sfavorevole fino a 3,5°. La velocità di chiusura deve, se necessario, poter essere controllata in modo da scongiurare pericoli inutili. Nelle navi nuove, le porte devono avere una velocità di chiusura uniforme e non maggiore di 0,2 m/s e non minore di 0,1 m/s a nave dritta.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.2 Le porte a manovra meccanica o a scorrimento comandate a distanza devono essere provviste di un allarme che entri in funzione almeno 5 secondi, ma non più di 10, prima che la porta inizi a muoversi e che continui a suonare fino a completa chiusura della porta. Le porte che, secondo progetto, si riaprono venendo a contatto con un oggetto posto sul loro percorso devono riaprirsi in misura sufficiente a consentire un passaggio netto di almeno 0,75 metri, ma non superiore a 1 metro.

.3 Tutte le porte, tranne le porte tagliafuoco tenute normalmente chiuse, devono poter essere manovrate automaticamente e a distanza, insieme o a gruppi, da una stazione di comando centrale presidiata permanentemente e anche singolarmente da una posizione su entrambi i lati della porta. Il pannello di comando dei dispositivi antincendio deve indicare nella stazione centrale di comando presidiata in modo continuativo se ciascuna delle porte controllate a distanza sia chiusa. Il meccanismo di sgancio deve essere progettato in modo che la porta si chiuda automaticamente in caso di avaria al sistema di comando o alla sorgente centrale di energia. Gli interruttori di sgancio devono avere una funzione "on-off" atta ad impedire il ripristino automatico dell'impianto. Non è permessa l'installazione

di ganci di ritenuta che non siano manovrabili da una stazione di comando centrale.

.4 Gli accumulatori locali di energia per le porte a manovra meccanica devono essere sistemati nelle immediate vicinanze delle porte, in modo da consentire la manovra delle stesse almeno dieci volte (apertura e chiusura completa) utilizzando i comandi locali.

.5 Le porte a due battenti devono essere munite di un dispositivo a chiavistello necessario per garantire la resistenza al fuoco, che viene automaticamente attivato dalla manovra di sgancio della porta.

.6 Le porte a manovra meccanica e a chiusura automatica che conducono direttamente ai locali di categoria speciale possono essere sprovviste degli allarmi e meccanismi di sgancio a distanza prescritti nei punti .4.2 e .4.3.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Il seguente punto .4a sostituisce il punto .4:

.4a Le porte tagliafuoco situate sulle paratie delle zone verticali principali e nei cofani delle scale, diverse dalle porte stagne a scorrimento con manovra meccanica e dalle porte normalmente bloccate, devono soddisfare i seguenti requisiti.

.1 Le porte devono essere a chiusura automatica, in grado di chiudersi con un angolo di inclinazione sfavorevole fino a 3,5°.

.2 Il tempo approssimativo di chiusura per le porte tagliafuoco a cerniera non deve essere superiore a 40 secondi e non essere inferiore a 10 secondi dall'inizio del loro movimento a nave dritta. La velocità uniforme approssimativa per la chiusura delle porte tagliafuoco a scorrimento non deve essere superiore a 0,2 m/s e non inferiore a 0,1 m/s a nave dritta.

.3 Le porte devono essere dotate di un dispositivo di sgancio a distanza dalla stazione di comando centrale continuamente presidiata, azionabile contemporaneamente per tutte le porte o per gruppi. Esse potranno inoltre poter essere sganciate individualmente da una posizione su entrambi i lati della porta. Gli interruttori di sgancio devono avere una funzione "on-off" atta ad impedire il ripristino automatico dell'impianto.

.4 Non è permessa l'installazione di ganci di ritenuta che non siano manovrabili da una stazione di comando centrale.

.5 Una porta chiusa a distanza dalla stazione di comando centrale

deve poter essere riaperta da entrambi i lati della porta per mezzo di un comando locale. Dopo tale apertura locale, la porta deve chiudersi nuovamente in maniera automatica.

.6 Il pannello di comando dei dispositivi antincendio deve indicare nella stazione centrale di comando presidiata in modo continuativo se ciascuna delle porte controllate a distanza sia chiusa.

.7 Il meccanismo di sgancio deve essere progettato in modo che la porta si chiuda automaticamente in caso di avaria al sistema di comando o alla sorgente centrale di energia.

.8 Gli accumulatori locali di energia per le porte a manovra meccanica devono essere sistemati nelle immediate vicinanze delle porte, in modo da consentire la manovra delle stesse almeno dieci volte (apertura e chiusura completa) utilizzando i comandi locali in caso di avaria dell'impianto di comando o della principale sorgente di alimentazione.

.9 L'avaria dell'impianto di comando o della principale sorgente di alimentazione di una porta non deve compromettere il sicuro funzionamento delle altre porte.

.10 Le porte a scorrimento o ad azionamento meccanico manovrate a distanza devono essere provviste di allarme acustico che suoni per almeno 5 secondi, ma non più di 10, dopo che la porta è stata azionata dalla stazione di comando centrale e prima che la porta cominci a muoversi e che continui a suonare fino a chiusura completa della porta stessa.

.11 Una porta progettata per riaprirsi quando viene in contatto con un oggetto sul suo percorso deve riaprirsi di non più di un metro dal punto del contatto.

.12 Le porte a due battenti munite di un dispositivo a chiavistello necessario per garantire la resistenza al fuoco, devono essere concepite in modo che il chiavistello venga automaticamente attivato dalla manovra di sgancio della porta.

.13 Le porte a manovra meccanica e a chiusura automatica che conducono direttamente ai locali di categoria speciale possono essere sprovviste degli allarmi e meccanismi di sgancio a distanza prescritti nei punti .3 e . 10.

.14 I componenti dell'impianto di comando locale devono essere accessibili per la manutenzione e la regolazione; e

.15 le porte azionate meccanicamente devono essere provviste di un impianto di comando di tipo approvato che deve essere in grado di funzionare in caso di incendio, conformemente alle disposizioni del codice delle procedure per le prove antincendio (Fire Test Procedures Code); l'impianto deve soddisfare i seguenti requisiti:

.15.1 l'impianto di comando deve essere in grado di azionare la porta a una temperatura di almeno 200 °C per almeno 60 minuti, servito dall'alimentazione elettrica;

.15.2 l'alimentazione per tutte le altre porte non toccate dall'incendio non deve essere compromessa; e

.15.3 a temperature superiori a 200 °C l'impianto di comando deve essere isolato automaticamente dall'alimentazione e deve essere in grado di mantenere la porta chiusa fino a una temperatura di 945 °C.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.5 I requisiti per la resistenza al fuoco di classe A delle delimitazioni esterne di una nave non devono essere applicati a divisioni in vetro, finestrini e portellini di murata, purché la regola 10 non prescriva che tali delimitazioni abbiano resistenza al fuoco di classe A. Allo stesso modo, i requisiti per la resistenza al fuoco di classe A non si applicano alle porte esterne nelle sovrastrutture e nelle tughe.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Il seguente punto .5a sostituisce il punto .5:

.5a I requisiti per la resistenza al fuoco di classe A delle delimitazioni esterne di una nave non devono essere applicati a divisioni in vetro, finestrini e portellini di murata, purché la regola 10 non prescriva che tali delimitazioni abbiano resistenza al fuoco di classe A.

I requisiti per la resistenza al fuoco di classe A delle delimitazioni esterne della nave non si applicano alle porte esterne, eccetto che per le sovrastrutture e le tughe di fronte alle aree delle dotazioni di salvataggio, alle aree di imbarco e di riunione, alle scale esterne e ai ponti scoperti utilizzati come percorsi di sfuggita. Le porte del cofano delle scale non è necessario che siano conformi a questo requisito.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.6 Eccetto che per le porte stagne, le porte stagne alle intemperie

(le porte semi stagne), le porte che conducono al ponte scoperto e le porte che devono ragionevolmente essere stagne al gas, tutte le porte di classe A ubicate sulle scale, nei locali pubblici e nelle paratie delle zone verticali principali in percorsi di sfuggita devono essere dotate di portello autochiudente per il passaggio di manichette di materiale, costruzione e resistenza al fuoco equivalente a quelle della porta su cui è installato. Esso deve avere un'apertura quadrata netta di 150 mm con la porta chiusa e deve essere inserito nella parte inferiore della porta dal lato opposto a quello delle cerniere, oppure, nel caso di porte scorrevoli, dal lato più vicino all'inizio dell'apertura della porta stessa.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.7 Per le porte e i relativi telai, sistemati su divisioni di classe B, come pure per i dispositivi per tenerle chiuse, deve essere previsto un meccanismo di chiusura che garantisca una resistenza al fuoco equivalente a quella delle divisioni sulle quali sono sistemate. Nella parte inferiore di dette porte possono tuttavia essere praticate aperture per la ventilazione. Se una di tali aperture è praticata su una porta o sotto di essa, la sua superficie totale netta non deve essere superiore a 0,05 m². In alternativa, è consentita una condotta non combustibile per il bilanciamento dell'aria fatta passare tra la cabina e il corridoio e ubicata al di sotto dell'unità sanitaria laddove la superficie sezionale della condotta non superi 0,05 m². Tutte le aperture per la ventilazione devono essere provviste di griglia di materiale non combustibile. Le porte devono essere di materiale non combustibile.

.7.1 Allo scopo di ridurre il rumore, l'amministrazione può approvare come equivalenti porte con tamponi acustici della ventilazione incorporati, con aperture in basso su un lato della porta ed in alto sull'altro, purché' siano rispettate le seguenti disposizioni:

.1 l'apertura superiore deve essere sempre rivolta verso il corridoio e deve essere dotata di una griglia di materiale non combustibile e di una serranda tagliafuoco automatica, che si attivi ad una temperatura di 70 °C circa;

.2 l'apertura inferiore deve essere dotata di una griglia di materiale non combustibile;

.3 le porte devono essere sottoposte a prova conformemente alla risoluzione A.754 (18).

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.8 Le porte delle cabine sistemate su divisioni di classe B devono essere a chiusura automatica. Non sono ammessi ganci di ritenuta.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.9 I requisiti per la resistenza al fuoco di classe B delle delimitazioni esterne di una nave non vanno applicati alle divisioni in vetro, ai finestrini e ai portellini di murata. Allo stesso modo, i requisiti per la resistenza al fuoco di classe B non si applicano alle porte esterne nelle sovrastrutture e nelle tughe. Per le navi che trasportano fino a 36 passeggeri, l'amministrazione dello Stato di bandiera può permettere l'uso di materiali combustibili nelle porte che separano le cabine dai locali sanitari interni come le docce.

8. Protezione delle scale e degli ascensori nei locali di alloggio e di servizio (R 29)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Tutte le scale devono essere di acciaio, con struttura a telaio, eccetto nei casi in cui l'amministrazione autorizzi l'uso di altro materiale equivalente e devono essere racchiuse con divisioni di classe A, con efficaci mezzi di chiusura per tutte le aperture, salvo le seguenti eccezioni:

.1 non è necessario che una scala che mette in comunicazione due soli interponti sia racchiusa in un cofano, purché l'integrità del ponte sia garantita da adeguate paratie o porte in uno dei due interponti. Quando una scala è chiusa da un solo interponte, il cofano della scala deve essere protetto secondo le tabelle relative ai ponti, di cui alle regole 4 e 5;

.2 in un locale pubblico possono essere sistemate scale senza alcuna protezione purché esse si trovino completamente all'interno di tale locale.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.2 I cofani delle scale devono comunicare direttamente con i corridoi e, tenuto conto del numero di persone che possono utilizzarle in caso

di emergenza, devono essere di ampiezza sufficiente per evitare congestionamenti.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C e D: entro il perimetro di tali cofani sono ammessi soltanto servizi igienici pubblici, depositi di materiale non combustibile adibiti a deposito per dispositivi di sicurezza e banchi informazioni.

E' consentito un accesso diretto ai suddetti cofani di scale solo a partire da locali pubblici, corridoi, servizi igienici pubblici, locali di categoria speciale, dalle scale di sfuggita prescritte dalla regola II-2/B/6-1.5 e da superfici esterne.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.3 I cofani degli ascensori devono essere costruiti in modo da impedire il passaggio di fumo e fiamme da un interponte all'altro e devono essere provvisti di mezzi di chiusura tali da impedire il tiraggio di aria e fumo.

9. Impianti di ventilazione (R 32)

.1 Navi che trasportano più di 36 passeggeri

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1 L'impianto di ventilazione deve essere anche conforme, oltre che al punto 1 della regola II/32 della convenzione SOLAS del 1974, quale in vigore al 17 marzo 1998, anche ai punti da .2.2 a .2.6, .2.8 e .2.9 della presente regola.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.2 In genere, i ventilatori devono essere disposti in modo che le condotte dirette ai vari locali rimangano dentro la stessa zona verticale principale.

.3 Quando impianti di ventilazione attraversano ponti, devono essere prese misure, in aggiunta a quelle relative alla resistenza al fuoco dei ponti prescritte dalla regola II-2/A/12.1, per ridurre la probabilità che fumo e gas caldi passino da un interponte a un altro attraverso l'impianto. In aggiunta ai requisiti di coibentazione di cui alla presente regola, le condotte verticali devono essere eventualmente coibentate come prescritto dalle pertinenti tabelle della regola 4.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.4 Le condotte di ventilazione devono essere costruite con i seguenti materiali:

.1 le condotte di sezione non inferiore a 0,075 m² e tutte le condotte verticali che servono più di un interponte devono essere costruite in acciaio o altro materiale equivalente;

.2 le condotte di sezione inferiore a 0,075 m², diverse dalle condotte verticali di cui al punto .1.4.1, devono essere costruite con materiali non combustibili; qualora tali condotte attraversino divisioni di classe A o B, deve essere posta particolare attenzione per assicurare la resistenza al fuoco delle divisioni;

.3 piccoli tronchi di condotte, non eccedenti di norma 0,02 m² in sezione ne' 2 metri in lunghezza, possono essere di materiale combustibile, purché' siano soddisfatte le seguenti condizioni:

.1 la condotta sia costruita con un materiale a basso rischio di incendio a soddisfazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera;

.2 la condotta sia utilizzata soltanto all'estremità terminale dell'impianto di ventilazione;

.3 la condotta non sia sistemata a meno di 600 mm, misurati lungo la sua lunghezza, da un attraversamento di divisione di classe A e B, ivi comprese le soffittature continue di classe B.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Il seguente punto .1a sostituisce il punto .1:

.1a la condotta deve essere di un materiale con proprietà di limitata propagazione della fiamma.

.5 cofani delle scale devono essere ventilati e devono essere protetti soltanto da un impianto indipendente di condotte e ventilatori che non serve altri locali.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.6 Tutti gli impianti di ventilazione meccanica, eccetto quelli che servono i locali da carico e i locali macchine, e qualunque impianto di ventilazione alternativo che possa essere prescritto in applicazione del punto .9.2.6, devono essere muniti di comandi raggruppati in modo che tutti i ventilatori possano essere arrestati da uno qualsiasi di due posti diversi distanti tra loro il più possibile. I comandi previsti per la ventilazione meccanica che serve i locali macchine devono anch'essi essere raggruppati in modo da

poter essere manovrati da due posizioni, una delle quali esterna a detti locali. I ventilatori degli impianti di ventilazione meccanica che servono i locali da carico devono essere tali da poter essere arrestati da una posizione sicura situata all'esterno di tali locali.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.7 Qualora locali pubblici contenenti materiali combustibili, come ad esempio mobili, e locali chiusi, come ad esempio negozi, uffici e ristoranti si estendano per tre o quattro ponti scoperti, tali locali pubblici devono essere dotati di un impianto di estrazione dei fumi. Detto impianto di estrazione deve essere attivato dall'impianto di rivelazione dei fumi prescritto, e deve poter essere comandato manualmente. I ventilatori devono essere dimensionati in modo tale che l'intero volume compreso nel locale possa essere esaurito in 10 minuti o meno.

.8 Le condotte di ventilazione devono essere provviste, quando ragionevole e praticabile, di portelli per ispezione e pulizia sistemati in posizioni idonee.

.9 Le condotte di estrazione dai fornelli delle cucine in cui si possono eventualmente accumulare grasso o unto devono soddisfare i requisiti di cui ai punti .9.2.3.2.1 e .9.2.3.2.2 e devono essere provviste di:

.1 un filtro del grasso che si possa smontare facilmente per la pulizia, a meno che non venga installato un impianto alternativo approvato di rimozione del grasso;

.2 una serranda tagliafuoco sistemata all'estremità inferiore della condotta, che sia azionabile automaticamente e a distanza e, inoltre, una serranda tagliafuoco manovrata a distanza e sistemata all'estremità superiore della condotta;

.3 un mezzo fisso per spegnere un incendio all'interno della condotta;

.4 dispositivi di comando a distanza, da sistemare vicino all'entrata della cucina, per arrestare i ventilatori di estrazione e di mandata, per azionare le serrande tagliafuoco di cui al punto .2 e l'impianto di estinzione incendi; nel caso in cui sia installato un impianto di ventilazione con branchetti di derivazione, devono essere previsti mezzi per la chiusura di tutti i branchetti dell'impianto che effettuano l'estrazione attraverso la stessa condotta principale

prima che nell'impianto venga immesso l'agente estinguente; e

.5 portelli per ispezione e per pulizia opportunamente ubicati.

.2 Navi che trasportano fino a 36 passeggeri

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Le condotte di ventilazione devono essere di materiale non combustibile. Tuttavia piccoli tronchi di condotta, non eccedenti di norma 0,02 m² in sezione, ne' 2 metri in lunghezza, possono essere di materiale combustibile purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

.1 il tronco di condotta sia costruito con un materiale a limitato rischio di incendio, a soddisfazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera;

.2 il tronco di condotta sia usato soltanto nel tratto terminale del dispositivo di ventilazione;

.3 il tronco di condotta sia sistemato a non meno di 600 mm, misurati lungo la sua lunghezza, da un'apertura su divisioni di classe A o B, ivi incluse le soffittature continue di classe B.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Il seguente punto .1a sostituisce il punto .1:

.1a dette condotte devono essere di materiale avente proprietà di limitata propagazione della fiamma.

.2a Nel caso in cui condotte di ventilazione con una sezione trasversale netta eccedente 0,02 m² attraversino paratie o ponti di classe A, l'apertura deve essere contornata con un manicotto di acciaio, ad eccezione del caso in cui le condotte che attraversano le paratie o i ponti sono di acciaio in vicinanza dell'attraversamento del ponte o della paratia. Tali condotte e manicotti devono soddisfare i seguenti requisiti:

.1 i manicotti devono avere uno spessore di almeno 3 mm e una lunghezza di almeno 900 mm. Nell'attraversare le paratie, tale lunghezza deve essere preferibilmente suddivisa in 450 mm su ciascun lato della paratia; tali condotte, o i manicotti che le contornano, devono essere rivestiti con coibentazione tagliafuoco. La coibentazione deve avere almeno lo stesso grado di resistenza al fuoco della paratia o del ponte attraversati dalla condotta;

.2 le condotte aventi una sezione trasversale netta superiore a 0,075 m², oltre a rispondere alle disposizioni del punto .9.2.2.1, devono

essere provviste di serrande tagliafuoco; la serranda tagliafuoco deve essere automatica e deve poter essere chiusa manualmente da entrambi i lati della paratia o del ponte; la serranda deve essere provvista di un indicatore che segnali se è aperta o chiusa. Tuttavia le serrande tagliafuoco non sono prescritte nel caso in cui le condotte passino attraverso locali delimitati da divisioni di classe A, senza servire tali locali, purché le condotte abbiano lo stesso grado di resistenza al fuoco delle divisioni attraversate. Le serrande tagliafuoco devono essere facilmente accessibili. Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003, in cui le serrande tagliafuoco vengono sistemate dietro le soffittature o i rivestimenti, tali soffittature o rivestimenti devono essere provvisti di un portello di ispezione munito di targa con il numero di identificazione della serranda tagliafuoco; il numero di identificazione della serranda tagliafuoco deve inoltre essere apposto sui comandi a distanza eventualmente previsti.

.2b Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003 o dopo tale data, in cui una stretta condotta ricoperta da piastre metalliche la cui superficie della sezione trasversale pari o inferiore a 0,02 m² attraversa paratie o ponti di classe A, l'apertura deve essere rivestita con un manicotto di acciaio dello spessore di almeno 3 mm e di lunghezza pari ad almeno 200 mm, preferibilmente suddivisa in 100 mm su ciascun lato della paratia o, nel caso del ponte, interamente sistemato sul lato inferiore dei ponti forati.

.3 Le condotte di ventilazione che servono locali macchine, cucine, locali per autoveicoli, locali da carico ro-ro o locali di categoria speciale non devono attraversare locali di alloggio e di servizio né stazioni di comando, ad eccezione del caso in cui esse sono conformi alle condizioni specificate nei seguenti punti: da .9.2.3.1.1 a .9.2.3.1.4 o .9.2.3.2.1 e .9.2.3.2.2:

.1.1 essere costruite in acciaio e avere rispettivamente spessore di 3 mm, per condotte aventi lato maggiore o diametro sino a 300 mm, e spessore di 5 mm, per condotte aventi lato maggiore o diametro uguali o superiori a 760 mm; se il lato maggiore o il diametro sono compresi tra 300 mm e 760 mm, lo spessore della condotta deve essere determinato mediante interpolazione lineare;

- .1.2 essere adeguatamente irrobustite e sostenute;
- .1.3 essere provviste di serrande tagliafuoco automatiche vicino all'attraversamento del ponte o della paratia; e
- .1.4 essere coibentate conformemente ai requisiti della classe A-60, dai locali macchine, dalle cucine, dai locali autoveicoli, dai locali a carico ro-ro e dai locali di categoria speciale, fino a un punto distante almeno 5 metri oltre ogni serranda tagliafuoco;

oppure

- .2.1 essere costruite in acciaio in conformità di quanto previsto ai punti .9.2.3.1.1 e .9.2.3.1.2; e
- .2.2 essere coibentate conformemente ai requisiti della classe A-60 nei locali di alloggio e di servizio o nelle stazioni di comando.

Gli attraversamenti di divisioni di zone verticali principali devono soddisfare anche le disposizioni del punto .9.2.8.

Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003, gli impianti di ventilazione per i locali macchine di categoria A, i locali per veicoli, i locali ro-ro, le cucine, i locali di categoria speciale e i locali per il carico devono, in generale, essere separati gli uni dagli altri nonché dagli impianti di ventilazione che servono altri locali. Eccezion fatta per gli impianti di ventilazione delle cucine su navi da passeggeri che trasportano fino a 36 passeggeri, che non devono essere totalmente separati, ma possono essere serviti da condotte separate derivanti da una unità di ventilazione che serve altri locali. Deve essere in ogni caso installata una serranda tagliafuoco nella condotta di ventilazione della cucina vicino all'unità di ventilazione.

.4 Le condotte di ventilazione che servono i locali di alloggio e di servizio o le stazioni di comando non devono attraversare locali macchine, cucine, locali per autoveicoli, locali da carico ro-ro o locali di categoria speciale, a meno che non siano conformi alle condizioni specificate nei seguenti punti: da .9.2.4.1.1 a .9.2.4.1.3 o .9.2.4.2.1. e .9.2.4.2.2:

.1.1 nel caso in cui attraversino un locale macchine, una cucina, un locale per autoveicoli, un locale da carico ro-ro o un locale di categoria speciale, devono essere costruite in acciaio conformemente ai punti .9.2.3.1.1 e .9.2.3.1.2, e

.1.2 devono essere installate serrande tagliafuoco automatiche in

prossimità delle delimitazioni attraversate; e

.1.3 deve essere mantenuta, in corrispondenza dell'attraversamento della paratia o del ponte, la resistenza al fuoco del locale macchine, della cucina, del locale per autoveicoli, del locale da carico ro-ro o del locale di categoria speciale;

oppure

.2.1 nel caso in cui attraversino un locale macchine, una cucina, un locale per autoveicoli, un locale da carico ro-ro o un locale di categoria speciale, devono essere costruite in acciaio conformemente ai punti .9.2.3.1.1 e .9.2.3.1.2, e

.2.2 devono essere coibentate conformemente ai requisiti della classe A60 quando attraversano il locale macchine, la cucina, il locale per autoveicoli, il locale da carico ro-ro o il locale di categoria speciale.

Gli attraversamenti di divisioni di zone verticali principali devono soddisfare anche le disposizioni del punto .9.2.8.

.5 Le condotte di ventilazione aventi una sezione trasversale netta eccedente 0,02 m² che attraversino paratie di classe B devono essere contornate, in corrispondenza dell'attraversamento, con manicotti di acciaio aventi lunghezza di 900 mm suddivisi, preferibilmente, in 450 mm su ciascun lato della paratia.

.6 Tali manicotti possono essere omessi se la condotta è di acciaio per tutta la suddetta lunghezza. Devono essere adottati tutti i possibili provvedimenti per far sì che nelle stazioni di comando situate fuori dei locali macchine la ventilazione, la visibilità e l'assenza di fumo siano assicurate in modo che, in caso di incendio, le macchine e le apparecchiature in esse contenute possano essere ispezionate e continuino a funzionare regolarmente. Devono essere previsti mezzi alternativi e separati per la mandata di aria in questi locali. Le prese d'aria dei due mezzi di mandata devono essere disposte in modo che sia ridotto al minimo il rischio di immissione di fumo contemporaneamente dalle due prese d'aria. Tali disposizioni possono non essere applicate alle stazioni di comando poste su un ponte scoperto, o che si affaccino su un ponte scoperto, o nel caso in cui i mezzi di chiusura locali abbiano un'efficacia equivalente.

.7 Le condotte di estrazione dai fornelli delle cucine devono essere costituite da divisioni di classe A ove attraversino locali di

alloggio o locali contenenti materiali combustibili. Ogni condotta di estrazione deve essere provvista di:

.1 un filtro del grasso che possa smontarsi facilmente per la pulizia;

.2 una serranda tagliafuoco situata all'estremità inferiore della condotta;

.3 dispositivi azionabili dall'interno della cucina per arrestare i ventilatori di estrazione; e

.4 un mezzo fisso d'estinzione incendi all'interno della condotta.

.8 Quando, per necessità, una condotta di ventilazione attraversa una divisione di zone verticali principali, deve essere installata vicino alla paratia una serranda tagliafuoco a chiusura automatica di sicurezza in caso di avaria (fail-safe). Tale serranda deve anche poter essere chiusa con manovra a braccia da entrambi i lati della divisione. La posizione di manovra deve essere facilmente accessibile e marcata con colore rosso riflettente la luce. Il tratto di condotta situato tra la divisione e la serranda deve essere in acciaio o in altro materiale equivalente e deve avere eventualmente un grado di coibentazione conforme alle disposizioni della regola II-2/A/12.1. La serranda deve essere munita, almeno sul lato della paratia, di un indicatore ben visibile che mostri se la serranda è in posizione aperta.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.9 Le prese e gli scarichi principali di tutti gli impianti di ventilazione devono poter essere chiusi dall'esterno dei locali ventilati.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.10 Gli impianti di ventilazione meccanica dei locali di alloggio e di servizio, dei locali da carico, delle stazioni di comando e dei locali macchine, devono poter essere arrestati da una posizione facilmente accessibile all'esterno del locale servito. Tale posizione non deve rischiare di essere resa inaccessibile in caso di incendio nei locali sopraccitati. I comandi per arrestare gli impianti di ventilazione dei locali macchine devono essere completamente separati dai comandi per arrestare la ventilazione degli altri locali.

.3 NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

I seguenti dispositivi devono essere sottoposti a prova in conformità al codice delle procedure per le prove antincendio (Fire Test Procedures Code) dell'IMO:

- .1 serrande tagliafuoco con relativi mezzi di azionamento; e
- .2 condotte che attraversano divisioni di classe A; la prova non è prescritta laddove i manicotti di acciaio siano direttamente uniti alle condotte di ventilazione mediante flange rivettate o avvitate oppure mediante saldatura.

10. Finestrini e portellini (R 33)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.1 Tutti i finestrini e i portellini sulle paratie dei locali di alloggio, di servizio e delle stazioni di comando, eccetto quelli oggetto delle disposizioni della regola 7.5, devono essere costruiti in modo da salvaguardare i requisiti di resistenza al fuoco del tipo di paratie sulle quali sono sistemati.

Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003 ciò deve essere stabilito in conformità al codice delle procedure per le prove antincendio (Fire Test Procedures Code).

.2 In deroga alle disposizioni delle tabelle di cui alle regole 4 e 5, tutti i finestrini e i portellini sulle paratie che separano locali di alloggio, di servizio e stazioni di comando dall'esterno devono essere costruiti con intelaiature di acciaio o altro materiale appropriato. Il vetro deve essere fissato mediante un telaio o una cornice di metallo.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D CHE TRASPORTANO PIU' DI 36 PASSEGGERI:

.3 I finestrini prospicienti i mezzi collettivi di salvataggio, le zone di imbarco e i punti di riunione, le scale esterne e i ponti scoperti utilizzati come percorsi di sfuggita, e i finestrini posti al di sotto dei punti di imbarco su scivoli e zattere di salvataggio devono avere un grado di resistenza al fuoco pari a quello riportato nelle tabelle della regola 4. Qualora i finestrini siano dotati di apposite teste spruzzatrici ("sprinkler"), i finestrini di classe A-0 possono essere considerati equivalenti.

Nelle navi nuove delle CLASSI B, C e D, costruite il 1° gennaio 2003

o dopo tale data, le teste spruzzatrici automatiche dedicate devono essere:

.1 teste spruzzatrici dedicate ubicate sopra i finestrini e installate in aggiunta agli "sprinkler" convenzionali da soffitto; oppure

.2 teste spruzzatrici convenzionali da soffitto disposte in modo tale che il finestrino sia protetto da un tasso medio di applicazione pari ad almeno 5 l/m² al minuto, ove la zona di finestrini aggiuntiva va considerata nel calcolo della zona di copertura.

I finestrini sistemati nella murata della nave al di sotto delle zone di imbarco sulle imbarcazioni di salvataggio devono avere un grado di resistenza al fuoco almeno pari a quello della classe A-0.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D CHE TRASPORTANO PIU' DI 36 PASSEGGERI + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.4 In deroga ai requisiti delle tabelle di cui alla regola II-2/B/5, deve essere prestata particolare attenzione alla resistenza al fuoco dei finestrini prospicienti le zone, scoperte o chiuse, d'imbarco delle imbarcazioni e zattere di salvataggio e alla resistenza al fuoco dei finestrini situati al di sotto di tali zone in posizione tale che una loro avaria durante un incendio non impedisca la messa a mare delle imbarcazioni o zattere di salvataggio o l'imbarco sulle stesse.

11. Limitazioni all'uso di materiali combustibili (R 34)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Fatta eccezione per i locali da carico, i locali posta, i depositi bagagli e le celle refrigerate dei locali di servizio, tutti i rivestimenti e relativi sostegni, i diaframmi tagliatiraggio, le soffittature e le coibentazioni devono essere di materiale non combustibile. Paratie e ponti parziali installati per suddividere un locale per utilità o per abbellimento artistico devono essere anch'essi di materiale non combustibile.

.2 I rivestimenti impermeabilizzanti e gli adesivi adoperati per la coibentazione degli impianti di refrigerazione, nonché per la coibentazione degli accessori delle tubolature, possono essere combustibili, ma la loro quantità deve essere limitata quanto più

possibile e le loro superfici esposte devono avere resistenza alla propagazione della fiamma secondo quanto stabilito per le procedure di prova dalla risoluzione IMO A.653 (16).

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Il seguente punto .2a sostituisce il punto .2:

.2a I rivestimenti impermeabilizzanti e gli adesivi adoperati per la coibentazione degli impianti di refrigerazione, nonché per la coibentazione degli accessori delle tubolature, possono essere combustibili, ma la loro quantità deve essere limitata quanto più possibile e le loro superfici esposte devono avere proprietà di limitata propagazione della fiamma.

.3 Le seguenti superfici devono possedere la caratteristica di limitata attitudine a propagare la fiamma:

.1 superfici esposte dei corridoi e dei cofani scale, delle paratie e dei rivestimenti delle delimitazioni perimetrali e dei soffitti in tutti i locali di alloggio e di servizio e in tutte le stazioni di comando;

.2 superfici di spazi nascosti o inaccessibili nei locali di alloggio e di servizio e nelle stazioni di comando.

.4 Il volume totale di rifiniture superficiali, modanature, decorazioni e impiallaccature combustibili in qualsiasi locale di alloggio e di servizio non deve superare il volume equivalente di un'impiallaccatura di 2,5 mm che eventualmente ricoprisse la superficie complessiva delle pareti e del soffitto. I mobili fissati ai rivestimenti, alle paratie o ai ponti non devono essere inclusi nel calcolo del volume totale di materiali combustibili.

Nel caso di navi provviste di impianto automatico a "sprinkler" conforme alle disposizioni della regola II-2-A/8, detto volume può includere materiali combustibili impiegati per l'installazione di divisioni di classe C.

.5 Le impiallaccature utilizzate sulle superfici e sui rivestimenti di cui al punto .3 devono avere un potere calorifico non superiore a 45 MJ/m² della superficie di materiale avente lo spessore scelto.

.6 L'arredamento dei cofani delle scale deve comprendere unicamente elementi per sedersi. Tale arredamento deve essere fisso e limitato a sei elementi per ciascun cofano di scala di ciascun ponte, deve essere a limitato rischio d'incendio e non deve restringere il

percorso di sfuggita dei passeggeri. L'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire la sistemazione di ulteriori elementi per sedersi nell'area di raccolta principale dentro un cofano di scala purché essi siano inamovibili, di materiale non combustibile e non restringano il percorso di sfuggita dei passeggeri. Non è ammesso arredamento nei corridoi dei locali per passeggeri e per l'equipaggio che costituiscono percorsi di sfuggita nella zona cabine. Inoltre, possono essere consentiti depositi di materiale non combustibile adibiti a deposito per dotazioni di sicurezza, prescritti dalle regole. Le macchine distributrici di acqua e di ghiaccio possono essere sistemate nei corridoi purché siano fisse e non restringano l'ampiezza dei percorsi di sfuggita. Ciò vale anche per le composizioni floreali e per le piante ornamentali, statue o altri oggetti d'arte come dipinti e arazzi lungo i corridoi e le scale.

.7 Pitture, vernici e altre rifiniture applicate su superfici interne esposte non devono essere tali da produrre quantità eccessive di fumo e di prodotti tossici.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Il seguente punto .7a sostituisce il punto .7:

.7a Pitture, vernici e altre rifiniture applicate su superfici interne esposte non devono essere tali da produrre quantità eccessive di fumo e di prodotti tossici, secondo quanto stabilito dal codice delle procedure per le prove antincendio (Fire Test Procedures Code) dell'IMO.

.8 I sottofondi di rivestimento dei ponti, applicati nei locali di alloggio e di servizio e nelle stazioni di comando, devono essere di materiale approvato non facilmente infiammabile, secondo quanto stabilito per le prove del fuoco di cui alla risoluzione IMO A.687 (17), che non dia luogo a rischi di tossicità o esplosione a temperature elevate.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Il seguente punto .8a sostituisce il punto .8:

.8a I sottofondi di rivestimento dei ponti, se applicati nei locali di alloggio e di servizio e nelle stazioni di comando, devono essere di materiale approvato non facilmente infiammabile e che non presenti rischi di tossicità o esplosione a temperature elevate, secondo quanto stabilito dal codice per le procedure delle prove antincendio

(Fire Test Procedure Code) dell'IMO.

12. Particolari di costruzione (R 35)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

Nei locali di alloggio e di servizio, nelle stazioni di comando, nei corridoi e nelle scale:

- .1 gli spazi d'aria racchiusi dietro soffittature, pannellature o rivestimenti devono essere opportunamente divisi da diaframmi tagliatiraggio, posti a non più di 14 metri l'uno dall'altro;
- .2 in senso verticale, detti spazi, compresi quelli che si trovano dietro i rivestimenti di scale, cofani ecc., devono essere chiusi ad ogni ponte.

13. Impianti fissi di rivelazione e segnalazione di incendi e impianti automatici a "sprinkler" con rivelazione e segnalazione di incendi (R 14) (R 36)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Sulle navi che trasportano fino a 36 passeggeri e sulle navi di lunghezza inferiore ai 24 metri, deve essere installato in ogni parte di ciascuna zona separata, sia verticale sia orizzontale, in tutti i locali di alloggio e di servizio e nelle stazioni di comando, fatta eccezione per i locali che non presentano un sostanziale rischio di incendio, quali spazi vuoti, locali igienici ecc., uno dei seguenti impianti:

- .1 un impianto fisso con rivelazione e segnalazione di incendi di tipo approvato e conforme ai requisiti della regola II-2/A/9, installato e realizzato in modo da rivelare la presenza di incendi in detti locali; tuttavia, nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003 l'impianto deve rilevare la presenza di fumo nei corridoi, nelle scale e nei percorsi di sfuggita all'interno dei locali di alloggio; oppure
- .2 un impianto automatico a "sprinkler" con rivelazione e segnalazione di incendi, di tipo approvato e conforme alla regola II-2/A/8, o alle linee guida dell'IMO per impianti "sprinkler" equivalenti approvati, di cui alla risoluzione IMO A.800 (19),

installato e realizzato in modo da proteggere i suddetti locali e, inoltre, un impianto fisso di rivelazione e segnalazione di incendi, di tipo approvato, rispondente alle disposizioni della regola II-2/A/9, installato e realizzato in modo da rivelare la presenza di fumo nei corridoi, nelle scale e nei percorsi di sfuggita situati dentro i locali alloggio.

.2 Le navi che trasportano più di 36 passeggeri, eccetto le navi di lunghezza inferiore a 24 metri, devono essere dotate dei seguenti impianti.

Un impianto automatico a "sprinkler" con rivelazione e segnalazione di incendi, di tipo approvato e conforme ai requisiti della regola II-2/A/8 o alle linee guida dell'IMO per un impianto "sprinkler" equivalente approvato secondo la risoluzione IMO A.800 (19), in tutti i locali di servizio, le stazioni di comando e i locali di alloggio, inclusi corridoi e scale.

In alternativa, nelle stazioni di comando in cui l'acqua può provocare danni ad apparecchiature essenziali, può essere sistemato un impianto fisso di estinzione incendi approvato di altro tipo.

Deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e segnalazione di incendi di tipo approvato, conforme alle disposizioni della regola II-2/A/9, installato e realizzato in modo da rivelare la presenza di fumo nei locali di servizio, nelle stazioni di comando e nei locali di alloggio, compresi i corridoi e le scale. I rivelatori di fumo possono non essere installati nei bagni privati e nelle cucine.

I locali a rischio minimo o nullo di incendio, quali gli spazi vuoti, i servizi igienici pubblici, locali CO₂ e locali simili possono essere sprovvisti di un impianto automatico a "sprinkler", di un impianto fisso di rivelazione e segnalazione di incendi.

.3 Nei locali macchine periodicamente non presidiati, deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e segnalazione di incendi di tipo approvato, in base alle pertinenti disposizioni della regola II-2/A/9.

Il progetto di tale impianto e il posizionamento degli avvisatori automatici devono essere tali da segnalare prontamente lo sviluppo di un incendio in una qualunque parte di detti locali, nelle normali condizioni di funzionamento delle macchine e di variazione dei regimi

di ventilazione, prescritti dalla possibile gamma di temperature ambiente. Non sono ammessi impianti di rivelazione che utilizzano solo avvisatori termici, eccetto che per i locali di altezza limitata e i casi in cui il loro uso è particolarmente indicato. L'impianto di rivelazione deve attivare un segnale di allarme ottico e acustico distinto dai segnali di allarme di qualunque altro impianto che non segnali incendi, in un numero sufficiente di punti, tale da assicurare che i segnali siano uditi e notati in plancia e da un ufficiale di macchina responsabile.

Quando la plancia non è presidiata, l'allarme deve suonare nel punto in cui presta servizio il membro dell'equipaggio responsabile.

Dopo l'installazione, l'impianto deve essere provato in varie condizioni di funzionamento delle macchine e della ventilazione.

14. Protezione dei locali di categoria speciale (R 37)

.1 Disposizioni applicabili ai locali di categoria speciale situati al di sopra o al di sotto del ponte delle paratie
NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B CHE TRASPORTANO PIU' DI 36 PASSEGGERI:

.1 Generalità

.1 Il principio fondamentale su cui si basano le disposizioni della presente regola è che, non essendo realizzabile nei locali di categoria speciale la normale suddivisione in zone verticali principali, deve essere conseguita un'equivalente protezione in tali locali basandosi su un concetto di zona orizzontale e mediante la prescrizione di un efficiente impianto fisso di estinzione incendi. Secondo tale concetto, una zona orizzontale può comprendere, ai fini della presente regola, locali di categoria speciale situati su più di un ponte, a condizione che l'altezza libera totale per i veicoli non sia superiore a 10 metri.

.2 Le disposizioni delle regole II-2/A/12, II-2/B/7 e II-2/B/9, volte a preservare l'integrità delle zone verticali, devono ugualmente applicarsi ai ponti e alle paratie che costituiscono le delimitazioni che separano le zone orizzontali l'una dall'altra e dal resto della nave.

.2 Protezione strutturale

.1 Nelle navi nuove che trasportano più di 36 passeggeri, le paratie e i ponti che delimitano locali di categoria speciale devono essere coibentati con grado di resistenza al fuoco di classe A-60. Tuttavia, laddove un ponte scoperto quale [definito nella regola II-2/B/4.2.2(5)], un locale igienico e locale simile quale [definito nella regola II-2/B/4.2.2(9)] o una cassa, compresa una cassa per il combustibile liquido, uno spazio vuoto o un locale per macchine ausiliarie a rischio minimo o nullo di incendio quale [definito nella regola II-2/B/4.2.2(10)], si trovi su un lato della divisione, la classe può essere ridotta alla classe A-0.

Laddove le casse per l'olio combustibile si trovino al di sotto di un locale di categoria speciale, la resistenza al fuoco del ponte tra questi due locali può essere ridotta alla classe A-0.

.2 Nelle navi nuove che trasportano fino a 36 passeggeri, e nelle navi esistenti di classe B che trasportano più di 36 passeggeri, le paratie delimitanti i locali di categoria speciale devono essere coibentate come prescritto per i locali di categoria (11) nella tabella 5.1 della regola II-2/B/5 e le delimitazioni orizzontali devono essere coibentate come prescritto per i locali di categoria (11) nella tabella 5.2 della regola II-2/B/5.

.3 In plancia devono essere installati indicatori che devono segnalare la chiusura di qualsiasi porta tagliafuoco che immette nei locali di categoria speciale.

Le porte di accesso ai locali di categoria speciale devono essere costruite in modo da non poter essere lasciate aperte in permanenza e devono restare chiuse in navigazione.

.3 Impianti fissi di estinzione incendi

Ciascun locale di categoria speciale deve essere dotato di un impianto fisso ad acqua spruzzata sotto pressione di tipo approvato a comando manuale, che deve proteggere tutte le parti di tutti i ponti e di tutte le piattaforme veicoli di quel locale.

Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite il 1° gennaio 2003 o dopo tale data, tali impianti ad acqua spruzzata devono avere:

.1 un manometro sul collettore valvole;

.2 chiara segnalazione su ciascuna valvola del collettore indicante i locali serviti;

.3 istruzioni per la manutenzione e l'azionamento nel locale valvole;

e

.4 un numero sufficiente di valvole di scarico.

L'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire l'uso di qualsiasi altro impianto di estinzione incendi fisso che, a seguito di collaudi completi, nelle condizioni simulate di un incendio con sversamento di combustibile in un locale di categoria speciale abbia dimostrato almeno la stessa efficacia nel controllare incendi che possono verificarsi in quel locale. Tale impianto fisso ad acqua spruzzata sotto pressione o altro impianto di estinzione equivalente deve essere conforme a quanto disposto nella risoluzione A.123 (V) dell'IMO, tenendo conto della circolare MSC/Circ.1272 dell'IMO (Guidelines when approving alternative water-based fire-fighting systems for use in special category spaces).

.4 Servizio di ronda e rivelazione

.1 Nei locali di categoria speciale deve essere mantenuto un efficiente servizio di ronda. In qualsiasi locale di categoria speciale nel quale non sia previsto un servizio continuo di ronda antincendio per l'intera durata del viaggio, si deve installare un impianto fisso di rivelazione e segnalazione di incendi, di tipo approvato, conforme alle disposizioni della regola II-2/A/9. L'impianto fisso di rivelazione di incendi deve poter rivelare rapidamente ogni principio di incendio. L'ubicazione degli avvisatori automatici e la distanza tra gli stessi devono essere determinate tenendo conto degli effetti della ventilazione e di altri fattori connessi.

Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003, dopo l'installazione l'impianto deve essere sottoposto a prova in normali condizioni di ventilazione e deve avere un tempo di risposta complessivo soddisfacente per l'amministrazione dello Stato di bandiera.

.2 Nei locali di categoria speciale devono essere sistemati in numero sufficiente avvisatori di incendio a comando manuale; uno di questi deve essere posizionato vicino a ogni singola uscita.

Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003, gli avvisatori d'incendio a comando manuale devono essere posizionati in modo che nessun punto dei locali disti più di 20 metri da uno di tali avvisatori.

.5 Dispositivi portatili di estinzione incendi

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D COSTRUITE ANTERIORMENTE AL 1° GENNAIO 2003 E NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.5a In ogni locale di categoria speciale deve esservi quanto segue:

.1 almeno tre nebulizzatori d'acqua;

.2 un apparecchio schiumogeno portatile conforme alle disposizioni della regola II-2/A/6.2; sulla nave devono comunque esservi almeno due di tali apparecchi per l'uso in detti locali; e

.3 almeno un estintore portatile, sistemato in prossimità di ogni accesso ai locali di categoria speciale.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

.5b Al livello di ciascun ponte in ciascuna stiva o compartimento in cui sono trasportati veicoli, a non più di 20 metri di distanza l'uno dall'altro su entrambi i lati del locale, devono essere sistemati estintori portatili. Almeno un estintore portatile, sistemato in prossimità di ogni accesso ai locali di categoria speciale.

Inoltre, nei locali di categoria speciale devono essere forniti i seguenti mezzi per l'estinzione degli incendi:

.1 almeno tre nebulizzatori d'acqua; e

.2 un apparecchio schiumogeno portatile conforme alle disposizioni del codice dei sistemi antincendio (Fire Safety Systems Code); sulla nave devono comunque esservi almeno due di tali apparecchi per l'uso in detti locali ro-ro.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.6 Impianto di ventilazione

.1 I locali di categoria speciale devono essere provvisti di un efficace impianto di ventilazione meccanica sufficiente a effettuare almeno 10 ricambi d'aria all'ora. Tale impianto deve essere completamente indipendente da altri impianti di ventilazione e deve essere sempre in funzione quando in detti locali vi siano autoveicoli. Il numero di ricambi d'aria deve essere portato a almeno 20 unità durante le fasi di imbarco e sbarco degli autoveicoli.

I locali di categoria speciale che possono essere chiusi ermeticamente devono avere ciascuno condotte di ventilazione separate. L'impianto deve poter essere comandato da una posizione al di fuori di tali locali.

.2 La ventilazione del locale deve essere realizzata in modo da prevenire stratificazioni d'aria e formazione di sacche d'aria.

.3 Devono esservi dispositivi che segnalino in plancia ogni interruzione o riduzione della capacità di ventilazione prescritta.

.4 Si devono predisporre sistemazioni che permettano il rapido arresto dell'impianto di ventilazione e l'efficace intercettazione delle condotte in caso di incendio, tenendo conto delle condizioni meteorologiche.

.5 Le condotte di ventilazione, comprese le serrande, devono essere di acciaio e sistemate a soddisfazione dell'amministrazione dello Stato di bandiera.

Nelle navi nuove delle classi B, C e D costruite a partire dal 1° gennaio 2003, le condotte di ventilazione che attraversano le zone orizzontali o i locali macchine devono essere condotte in acciaio di classe A-60 costruite in base alle regole II-2/B/9.2.3.1.1 e II-2/B/9.2.3.1.2.

.2 Disposizioni supplementari applicabili soltanto ai locali di categoria speciale situati al di sopra del ponte delle paratie
NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1.1 Ombrinali

Considerata la notevole perdita di stabilità che potrebbe derivare dall'accumulo di grandi quantità d'acqua sul ponte o sui ponti a seguito della messa in funzione dell'impianto fisso di estinzione ad acqua spruzzata sotto pressione, devono essere installati ombrinali atti a scaricare l'acqua di detto impianto rapidamente e direttamente fuori bordo.

NAVI RO-RO DA PASSEGGERI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI RO-RO DA PASSEGGERI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.1.2 Scarichi

.1.2.1 Le valvole di scarico degli ombrinali, munite di dispositivo di chiusura diretta manovrabile dall'alto del ponte delle paratie, in base alle disposizioni della convenzione internazionale sul bordo libero in vigore, devono rimanere aperte durante la navigazione.

.1.2.2 Ogni manovra delle valvole di cui al punto .1.2.1 deve essere annotata nel giornale di bordo.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.2 Precauzioni contro l'ignizione di vapori infiammabili

.1 Le apparecchiature che possono costituire sorgenti di ignizione di vapori infiammabili, in particolare apparecchiature elettriche e cavi elettrici, devono essere installate almeno 450 mm al di sopra di ogni eventuale ponte o piattaforma su cui vengono trasportati autoveicoli e su cui si possa prevedere l'accumulo di miscele esplosive, a eccezione delle piattaforme dotate di aperture di dimensioni sufficienti a permettere lo scarico verso il basso di vapori di benzina. Le apparecchiature elettriche installate a più di 450 mm al di sopra del ponte o della piattaforma devono essere di tipo racchiuso e protetto in modo da impedire la fuoriuscita di scintille. Tuttavia, qualora sia necessaria l'installazione di apparecchiature e cavi elettrici ad un'altezza inferiore a 450 mm al di sopra del ponte o della piattaforma, ai fini del sicuro esercizio della nave, tali apparecchiature e cavi elettrici possono essere installati a condizione che siano di un tipo approvato per l'uso in miscele esplosive di benzina e aria.

.2 Le apparecchiature e i cavi elettrici installati in condotte di estrazione d'aria devono essere di tipo approvato per l'uso in miscele esplosive di benzina ed aria e lo scarico da ogni condotta di estrazione d'aria deve essere situato in una posizione sicura in relazione ad altre possibili sorgenti di ignizione.

.3 Disposizioni supplementari applicabili soltanto ai locali di categoria speciale situati al di sotto del ponte delle paratie
NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Esaurimento e prosciugamento delle sentine

Considerata la notevole perdita di stabilità che potrebbe derivare dall'accumulo di grandi quantità d'acqua sul ponte o sul cielo della cassa a seguito della messa in funzione dell'impianto fisso di estinzione ad acqua spruzzata sotto pressione, l'amministrazione dello Stato di bandiera può richiedere l'installazione di mezzi di esaurimento e di prosciugamento in aggiunta alle disposizioni della regola II-1/C/3.

Nelle navi nuove delle classi B, C e D costruite a partire dal gennaio 2003, l'impianto di prosciugamento deve essere in grado di rimuovere non meno del 125 % della capacità combinata di entrambe le pompe dell'impianto di estinzione ad acqua spruzzata e del numero richiesto di manichette antincendio. Le valvole dell'impianto di

prosciugamento devono essere azionabili dall'esterno del locale protetto, da una posizione prossima ai comandi dell'impianto di estinzione. I pozzetti di sentina devono essere di capacità sufficiente ed essere sistemati lungo i fianchi della nave a una distanza l'uno dall'altro non superiore a 40 metri all'interno di ciascun compartimento stagno.

.2 Precauzioni contro l'ignizione di vapori infiammabili

.1 Le eventuali apparecchiature e i cavi elettrici devono essere di tipo idoneo all'uso in miscele esplosive di benzina ed aria. Non sono ammesse altre apparecchiature che possano costituire una sorgente di ignizione di vapori infiammabili.

.2 Le apparecchiature e i cavi elettrici installati in condotte di estrazione d'aria devono essere di tipo approvato per l'uso in miscele esplosive di benzina ed aria e lo scarico da ogni condotta di estrazione d'aria deve essere situato in una posizione sicura in relazione ad altre possibili sorgenti di ignizione.

.4 Aperture permanenti

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Le aperture permanenti sui fianchi, alle estremità o sul ponte sovrastante locali di categoria speciale devono essere ubicate in modo tale che un incendio nei locali di categoria speciale non metta in pericolo le zone di sistemazione e d'imbarco dei mezzi collettivi di salvataggio ne' i locali di alloggio, i locali di servizio e le stazioni di comando nelle sovrastrutture e nelle tughe al di sopra dei locali di categoria speciale.

15. Servizi di ronda, impianti di rivelazione e segnalazione di incendi e impianti di informazione pubblica (R 40)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Devono essere installati avvisatori d'incendio a comando manuale, conformi alle disposizioni della regola II-2/A/9.

.2 Tutte le navi, quando sono in navigazione o in porto (eccetto quando sono fuori servizio), devono essere sempre sorvegliate o provviste di impianti tali da assicurare che ogni allarme di principio di incendio sia immediatamente ricevuto da un membro dell'equipaggio responsabile.

.3 Per l'adunata dell'equipaggio, deve essere installato un particolare allarme azionabile dalla plancia o dalla stazione antincendio. Tale allarme può far parte dell'impianto di allarme generale della nave, ma deve poter essere azionato indipendentemente dall'allarme nei locali per passeggeri.

.4 In tutti i locali di alloggio e di servizio, nelle stazioni di comando e sui ponti scoperti deve essere installato un impianto di informazione pubblica o altro efficace mezzo di comunicazione. Nelle navi nuove delle classi B, C e D, costruite il a partire dal 1° gennaio 2003, tale impianto di informazione pubblica deve conformarsi ai requisiti della regola SOLAS III/6.5 e successive modifiche.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D + NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

.5 Nelle navi che trasportano più di 36 passeggeri deve essere mantenuto un servizio di ronda efficiente in modo che ogni principio di incendio possa essere prontamente rivelato. Ogni componente del servizio di ronda deve avere familiarità con le sistemazioni della nave, come pure con la posizione e il funzionamento di qualsiasi apparecchiatura che gli/le possa essere richiesto di azionare. Ciascun componente del servizio di ronda deve essere dotato di apparecchio ricetrasmittente portatile.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.6 Le navi che trasportano più di 36 passeggeri devono avere gli allarmi di rivelazione per gli impianti prescritti alla regola 13.2 centralizzati in una stazione centrale di comando presidiata permanentemente. Inoltre, i comandi per la chiusura a distanza delle porte tagliafuoco e per l'arresto dei ventilatori devono essere centralizzati nella stessa posizione. I ventilatori devono poter essere riattivati dall'equipaggio dalla stazione di comando centrale presidiata permanentemente. I pannelli di comando della stazione centrale di comando devono poter indicare l'apertura o la chiusura delle porte tagliafuoco, la posizione "on-off" degli avvisatori e degli allarmi di incendio e le posizioni di marcia o di arresto dei ventilatori. Il pannello di comando deve essere permanentemente alimentato da energia e deve potersi commutare automaticamente all'alimentazione di riserva nel caso di interruzione dell'alimentazione normale. Il pannello di comando deve essere alimentato dalla sorgente principale di energia elettrica e dalla

sorgente di emergenza di energia elettrica definita dalla regola II-1/D/3, a meno che non siano ammesse altre sistemazioni dalle regole applicabili.

.7 Il pannello di comando deve essere progettato in modo da rispondere al principio di sicurezza in caso di avaria (fail-safe); per esempio, l'apertura del circuito di un avvisatore deve dar luogo a una condizione di allarme.

16. Miglioramento delle navi esistenti di classe B che trasportano più di 36 passeggeri (R 41-1)

.1 Oltre che alle disposizioni per le navi esistenti di classe B di cui al presente capitolo II-2, le navi esistenti di classe B che trasportano più di 36 passeggeri devono conformarsi alle seguenti disposizioni.

.1 Tutti i locali di alloggio e di servizio, i cofani delle scale e i corridoi devono essere provvisti di un impianto di rivelazione e segnalazione di incendi a fumo di tipo approvato, conforme alle disposizioni della regola II-2/A/9. Non è necessario che tale impianto sia sistemato nei bagni privati e nei locali a rischio minimo o nullo di incendio, come spazi vuoti e simili. Nelle cucine devono essere installati avvisatori automatici di incendio termici anziché a fumo.

.2 Avvisatori automatici a fumo collegati all'impianto di rivelazione e segnalazione di incendi devono essere sistemati anche sulle soffittature delle scale e dei corridoi nelle aree in cui le soffittature sono di materiale combustibile.

.3.1 Le porte tagliafuoco a cerniera dei cofani delle scale, delle paratie delle zone verticali principali e delle delimitazioni delle cucine, tenute di norma aperte, devono essere a chiusura automatica e azionabili da una stazione centrale di comando e da una posizione presso la porta.

.3.2 Un pannello deve essere situato in una stazione centrale di comando presidiata permanentemente per indicare se le porte tagliafuoco dei cofani delle scale, delle paratie delle zone verticali principali e delle delimitazioni delle cucine, sono chiuse.

.3.3 Le condotte di estrazione che fuoriescono dalle cucine nelle

quali è probabile l'accumulo di grasso e che attraversano locali di alloggio o locali contenenti materiali combustibili devono essere costruite di divisioni di classe A. Ogni condotta di estrazione deve essere provvista di: Ogni condotta di estrazione deve essere provvista di:

.1 un filtro del grasso che si possa smontare facilmente per la pulizia, a meno che non venga installato un sistema alternativo di rimozione del grasso;

.2 una serranda tagliafuoco situata all'estremità inferiore della condotta;

.3 dispositivi azionabili dall'interno della cucina per arrestare i ventilatori di estrazione;

.4 un mezzo fisso per spegnere un incendio all'interno della condotta; e

.5 portelli per ispezione e per pulizia opportunamente ubicati.

.3.4 Entro il perimetro dei cofani delle scale sono ammessi soltanto servizi igienici pubblici, ascensori, depositi di materiale non combustibile adibiti a deposito per dispositivi di sicurezza e banchi informazioni. Gli altri locali esistenti, situati dentro i cofani delle scale:

.1 devono essere vuoti, permanentemente chiusi e con l'impianto elettrico sconnesso; oppure

.2 devono essere separati dal cofano delle scale per mezzo di divisioni di classe A conformemente alla regola II-2/B/5. Tali locali possono avere accesso diretto ai cofani delle scale tramite porte di classe A conformemente alla regola II-2/B/5, e a condizione che siano protetti da un impianto a "sprinkler". Tuttavia le cabine non devono avere accesso diretto al cofano delle scale.

.3.5 Locali diversi dai locali pubblici, corridoi, servizi igienici pubblici, locali di categoria speciale, altre scale prescritte dalla regola II-2/B/6.1.5, ponti scoperti e i locali citati al punto

.3.4.2, non devono avere accesso diretto ai cofani delle scale.

.3.6 I locali macchine della categoria (10) descritti nella regola II-2/B/4 e i retrouffici adibiti a banchi informazioni, che danno direttamente sul cofano delle scale, possono permanere a condizione che siano protetti da avvisatori automatici di incendio a fumo e che i retrouffici adibiti a banchi di informazioni contengano soltanto

arredamento a limitato rischio di incendio.

.3.7 Oltre all'illuminazione di emergenza prescritta dalle regole II-1/D/3 e III/5.3, i mezzi di sfuggita, comprese le scale e le uscite, devono essere segnalati da luci o strisce indicatrici di materiale **fotoluminescente** poste a non più di 0,3 metri sopra il ponte in tutti i punti del percorso di sfuggita, inclusi gli angoli e le intersezioni. Detta segnalazione deve consentire ai passeggeri di individuare rapidamente tutti i percorsi di sfuggita e le uscite. Se e' utilizzata l'illuminazione elettrica, essa deve essere alimentata dalla sorgente di emergenza di energia elettrica e deve essere predisposta in modo tale che il guasto di una singola lampadina o l'interruzione di corrente in una striscia indicatrice non renda la segnalazione inefficace. Inoltre, tutte le indicazioni dei percorsi di sfuggita e dei dispositivi antincendio devono essere di materiale **fotoluminescente** oppure devono essere illuminati. L'amministrazione dello Stato di bandiera deve garantire che detta illuminazione o i dispositivi **fotoluminescenti** siano stati esaminati, collaudati e installati conformemente alle linee guida di cui alla risoluzione IMO A.752 (18) o allo standard ISO 15370-2001.

.3.8 Deve essere installato un impianto di allarme generale di emergenza. L'allarme deve essere udibile in tutti i locali di alloggio, in tutti i locali di lavoro non saltuario dell'equipaggio e sui ponti scoperti e il suo livello di pressione sonora deve soddisfare le disposizioni del (Code on Alarms and Indicators) di cui alla risoluzione IMO A.686 (17) e successive modifiche.

.3.9 In tutti i locali di alloggio e di servizio, nei locali pubblici, nelle stazioni di comando e sui ponti scoperti deve essere installato un impianto di informazione pubblica o altro efficace mezzo di comunicazione.

.3.10 L'arredamento dei cofani delle scale deve comprendere unicamente elementi per sedersi. Tale arredamento deve essere fisso e limitato a sei elementi per ciascun cofano di scala di ciascun ponte, deve essere a limitato rischio d'incendio e non deve restringere il percorso di sfuggita dei passeggeri. L'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire la sistemazione di ulteriori elementi per sedersi nell'area di raccolta principale dentro un cofano di scala purché' essi siano inamovibili, di materiale non combustibile e non

restringano il percorso di sfuggita dei passeggeri. Non è ammesso arredamento nei corridoi dei locali per passeggeri e per l'equipaggio che costituiscono percorsi di sfuggita nella zona cabine. Inoltre, possono essere consentiti depositi di materiale non combustibile adibiti a deposito per dotazioni di sicurezza, prescritti dalle regole.

.2 Inoltre:

.1 Tutte le scale nei locali di alloggio e di servizio devono essere di acciaio, con struttura a telaio, eccetto il caso in cui l'amministrazione dello Stato di bandiera autorizzi l'uso di altro materiale equivalente e devono essere racchiuse con divisioni di classe A, con efficaci mezzi di chiusura per tutte le aperture, salvo le seguenti eccezioni:

.1 non è necessario che una scala che mette in comunicazione due soli interponti sia racchiusa in un cofano, purché l'integrità del ponte sia garantita da adeguate paratie o porte in uno dei due interponti. Nel caso in cui una scala sia racchiusa in un interponte, il cofano delle scale deve avere una resistenza al fuoco conforme alle tabelle per i ponti della regola II-2/B/5;

.2 in un locale pubblico possono essere sistemate scale senza alcuna protezione purché esse si trovino completamente all'interno di tale locale.

.2 I locali macchine devono essere provvisti di un impianto fisso di estinzione incendi conforme alle disposizioni della regola II-2/A/6.

.3 Le condotte di ventilazione, che attraversano divisioni di zone verticali principali, devono essere provviste di una serranda tagliafuoco a chiusura automatica di sicura intercettazione in caso di avaria (fail-safe). Tale serranda deve anche poter essere chiusa con manovra manuale da entrambi i lati della divisione. Inoltre, una serranda tagliafuoco a chiusura automatica di sicura intercettazione in caso di avaria con chiusura manuale dall'interno del cofano deve essere installata in corrispondenza dell'attraversamento del cofano su tutte le condotte di ventilazione che servono sia locali di alloggio e di servizi, sia cofani di scale. Condotte di ventilazione che attraversano una divisione di zona principale tagliafuoco senza servire locali su ambo i lati, ovvero che attraversano un cofano di scale senza servire quel cofano, possono non essere provviste di

serrande tagliafuoco a condizione che le condotte siano costruite e coibentate a norma della classe A-60 e non abbiano aperture dentro il cofano della scala o sul collettore di ventilazione dal lato che non è direttamente servito.

.4 I locali di categoria speciale devono soddisfare i requisiti della regola II-2/B/14.

.5 Tutte le porte tagliafuoco dei cofani delle scale, delle paratie di zona verticale principale e delle delimitazioni della cucina, tenute normalmente aperte, devono essere azionabili da una stazione centrale di comando e da una posizione presso la porta.

.6 I requisiti di cui al punto .1.3.7 della presente regola devono essere applicati anche agli alloggi.

.3 Entro il 1° ottobre 2005 ovvero 15 anni dopo la data di costruzione della nave, se corrispondente ad una data posteriore:

.1 i locali di alloggio e di servizio, i cofani delle scale e i corridoi devono essere provvisti di un impianto automatico a "sprinkler" con rivelazione e segnalazione di incendi, conforme alla regola II-2/A/8, o alle linee guida per impianti a "sprinkler" equivalenti approvati, di cui alla risoluzione IMO A.800 (19).

17. Prescrizioni particolari per le navi che trasportano merci pericolose (R 41)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D COSTRUITE ANTERIORMENTE AL 1° GENNAIO 2003 E NAVI ESISTENTI DELLA CLASSE B:

I requisiti della regola SOLAS II-2/54, quale in vigore al 17 marzo 1998, devono essere applicati, ove opportuno, alle navi da passeggeri che trasportano merci pericolose.

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

I requisiti della regola 19 della parte G del capitolo II-2 di SOLAS, con le modifiche apportate a decorrere dal 1° gennaio 2003, devono essere applicati, come appropriato, alle navi da passeggeri che trasportano merci pericolose.

18. Requisiti speciali per le strutture per elicotteri

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Le navi dotate di eliponti devono essere conformi ai requisiti della regola 18 della parte G del capitolo II-2 di SOLAS, con le modifiche apportate a decorrere dal 1° gennaio 2003.

CAPITOLO III

MEZZI DI SALVATAGGIO

1. Definizioni (R 3)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Ai fini del presente capitolo, si applicano, se non altrimenti disposto le definizioni di cui alla regola SOLAS III/3 del 1974, e successive modifiche.

.2 "Codice LSA": dispositivi internazionali di salvataggio (International LIFE-Saving Appliance) di cui alla risoluzione MSC.48(66) dell'IMO e successive modifiche.

2. Mezzi di comunicazione, mezzi collettivi di salvataggio e battelli di emergenza, mezzi individuali di salvataggio (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Ogni nave deve essere provvista almeno degli apparecchi radio per mezzi di salvataggio, dei radar transponder, dei mezzi individuali di salvataggio, dei mezzi collettivi di salvataggio e battelli di emergenza, dei segnali di soccorso e dei dispositivi lanciasagole specificati nella tabella seguente e nelle relative note, in base alla classe della nave.

.2 Tutti i mezzi sopraindicati, compresi gli eventuali dispositivi per la messa a mare, devono essere conformi alle regole del capitolo III dell'allegato alla convenzione SOLAS del 1974 e al codice LSA, e successive modifiche, se non altrimenti disposto nei punti seguenti. Se non esplicitamente stabilito altrove, i dispositivi esistenti devono essere quantomeno conformi alle disposizioni in vigore al momento della loro installazione.

3. Inoltre le imbarcazioni di salvataggio di ciascuna nave devono

disporre di almeno tre tute di immersione, (e) inoltre di indumenti di protezione termica ad uso degli occupanti delle imbarcazioni di salvataggio non provvisti di tute di immersione. Le tute di immersione e gli indumenti di protezione termica non sono necessari:

.1 per le persone sistemate in imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse; oppure

.2 qualora la nave operi costantemente in climi caldi, in cui l'amministrazione ritiene che le protezioni termiche non siano necessarie, tenendo conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ.1046 dell'IMO.

4. Le disposizioni del punto 3.1 si applicano anche alle imbarcazioni di salvataggio parzialmente o totalmente chiuse non conformi ai requisiti delle sezioni 4.5 o 4.6 del codice LSA, purché si trovino a bordo di navi costruite anteriormente al 1o luglio 1986.

5. Tutti i componenti degli equipaggi delle imbarcazioni di salvataggio e delle unità responsabili dell'evacuazione della nave devono disporre di una tuta di immersione, conforme ai requisiti della sezione 2.3 del codice LSA, o di una tuta antiesposizione, conforme ai requisiti della sezione 2.4 del codice LSA. Le tute devono essere di taglia adeguata. Qualora la nave operi costantemente in climi caldi, in cui l'amministrazione ritiene che non siano necessarie le protezioni termiche, non è necessario tenere a bordo gli indumenti protettivi in parola, tenendo conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ.1046 dell'IMO.

6. Le navi che non trasportano imbarcazioni di salvataggio o battelli di emergenza, per fini di salvataggio, devono essere provviste di almeno una tuta di immersione. Tuttavia, qualora la nave operi costantemente in climi caldi, in cui l'amministrazione ritiene che non siano necessarie le protezioni termiche, non è necessario tenere a bordo gli indumenti protettivi in parola, tenendo conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ.1046 dell'IMO.

[Parte di provvedimento in formato grafico](#)

3. Impianto di allarme di emergenza, impianto di informazione

pubblica, ruolo di appello e istruzioni di emergenza, personale delle comunicazioni radio, istruzioni operative, manuale di addestramento e istruzioni per la manutenzione (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

Ogni nave deve essere provvista di quanto segue.

.1 Impianto di allarme generale di emergenza (R 6.4.2)

Tale allarme deve essere conforme alle disposizioni di cui al paragrafo 7.2.1.1 del codice LSA destinato a chiamare i passeggeri e l'equipaggio ai punti di riunione e a dare inizio alle operazioni previste nel ruolo di appello.

In tutte le navi che trasportano più di 36 passeggeri, l'impianto di allarme di emergenza deve essere integrato con un impianto di informazione pubblica utilizzabile dalla plancia. L'impianto deve essere realizzato in modo tale che i messaggi inviati siano facilmente percepiti dalle persone con normale capacità uditiva, in tutti i luoghi in cui è probabile che esse si trovino durante la navigazione.

PER LE NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

Gli impianti di allarme generale di emergenza devono essere udibili in tutte le cabine, sui luoghi di lavoro normali dell'equipaggio e su tutti i ponti scoperti e i livelli minimi di pressione sonora del segnale d'allarme di emergenza devono essere conformi a quanto disposto dai paragrafi 7.2.1.2 e 7.2.1.3 del codice LSA.

.2 Impianto di informazione pubblica (R 6.5)

.2.1. Oltre a soddisfare le disposizioni della regola II-2/B/15.4 e del paragrafo .1, tutte le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri devono essere munite di un impianto di informazione pubblica.

.2.2. L'impianto di informazione pubblica deve essere composto da un sistema di altoparlanti che permetta di diffondere messaggi in tutti i locali in cui sono normalmente presenti membri dell'equipaggio o passeggeri, o entrambi, e nei punti di riunione. Esso deve consentire la diffusione di messaggi dalla plancia e altre simili postazioni a bordo della nave, secondo le indicazioni ritenute necessarie dall'amministrazione dello Stato di bandiera. Esso deve essere

installato tenendo conto di eventuali condizioni acustiche marginali e non deve richiedere alcun tipo di intervento da parte di chi ascolta. L'impianto di informazione pubblica deve essere protetto in modo da impedirne l'uso non autorizzato.

.2.3. Esso deve essere chiaramente udibile nonostante il rumore ambiente in tutti i locali di cui al paragrafo .2.2 e deve essere provvisto di funzione di esclusione (override), comandata da una posizione in plancia o da altre simili postazioni a bordo della nave, secondo le indicazioni ritenute necessarie dall'amministrazione dello Stato di bandiera, in modo da consentire la diffusione di messaggi di emergenza anche qualora siano stati disattivati gli altoparlanti dei suddetti locali, ne sia stato abbassato il volume o l'impianto di informazione pubblica sia utilizzato per altri scopi.

PER LE NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003:

I livelli minimi di pressione sonora per la diffusione degli annunci di emergenza devono essere conformi al paragrafo 7.2.2.2 del codice LSA.

.2.4. NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.1 L'impianto di informazione pubblica deve disporre di almeno due circuiti sufficientemente separati per tutta la loro lunghezza e di due amplificatori separati e indipendenti; e

.2 l'impianto di informazione pubblica e le relative caratteristiche di funzionamento devono essere approvati dall'amministrazione dello Stato di bandiera, tenuto conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ.808 dell'IMO.

.2.5. L'impianto di informazione pubblica deve essere collegato con la sorgente di emergenza di energia elettrica.

.2.6. Le navi esistenti che già dispongono di un impianto di informazione pubblica approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera e sostanzialmente conforme a quello prescritto dai paragrafi .2.2,.2.3 e .2.5 non sono tenute a sostituire il suddetto impianto.

.3 Ruolo di appello e istruzioni di emergenza (R 8)

A ogni persona a bordo devono essere fornite chiare istruzioni, da seguire in caso di emergenza, in base alla regola SOLAS III/8.

Il ruolo di appello e le istruzioni di emergenza, conforme alle disposizioni della regola SOLAS III/37, deve essere esposto in

posizioni facilmente visibili in tutta la nave, nonché' in plancia, nel locale motori e nei locali di alloggio dell'equipaggio.

Illustrazioni e istruzioni in lingue appropriate devono essere affisse nelle cabine dei passeggeri e poste in evidenza nei punti di riunione e negli altri locali per passeggeri onde informarli su:

- i) i loro punti di riunione;
- ii) le operazioni essenziali da eseguire in caso di emergenza;
- iii) il modo di indossare le cinture di salvataggio.

.3a Personale addetto alle comunicazioni radio

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Conformemente alle disposizioni della regola SOLAS IV/16, tutte le navi devono avere a bordo personale qualificato per le comunicazioni radio di sicurezza e soccorso tale da soddisfare le esigenze dell'amministrazione. I membri del personale suddetto devono essere in possesso dei pertinenti certificati specificati nei regolamenti sulle comunicazioni radio e uno di loro deve essere designato come responsabile delle comunicazioni radio in caso di emergenza (l'indicazione in tal senso deve figurare nelle istruzioni per le emergenze).

NAVI NUOVE E ESISTENTI DELLE CLASSI B e C:

.2 Nelle navi di classe B e C almeno un membro del personale in possesso delle qualifiche di cui al punto .1 deve essere destinato esclusivamente alle comunicazioni radio in caso di emergenza (l'indicazione in tal senso deve figurare nelle istruzioni per le emergenze).

.4 Istruzioni operative (R 9)

Sui mezzi collettivi di salvataggio e sui dispositivi di comando per la loro messa a mare o nelle loro vicinanze devono essere apposti cartelli o indicazioni che:

- i) spieghino i comandi e le operazioni di manovra del dispositivo per la messa a mare e forniscano istruzioni e avvertimenti;
- ii) siano facilmente visibili in condizione di illuminazione di emergenza;
- iii) utilizzino simboli conformi alla risoluzione A.760 (18) dell'IMO e successive modifiche [risoluzione MSC.82(70) dell'IMO].

.5 Manuale di addestramento

Un manuale di addestramento, conforme alle disposizioni della regola

SOLAS III/35, deve essere disponibile in ogni sala da pranzo e sala di ricreazione o in ogni cabina dell'equipaggio.

.6 Istruzioni per la manutenzione (R.20.3)

Sulla nave devono essere disponibili istruzioni per la manutenzione a bordo dei mezzi di salvataggio o programmi di manutenzione di bordo che comprendano la manutenzione dei mezzi di salvataggio e la manutenzione deve essere eseguita secondo le suddette istruzioni. Le istruzioni devono essere conformi alle disposizioni della regola SOLAS III/36.

4. Supervisione dei mezzi collettivi di salvataggio e relativo personale (R 10)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 A bordo della nave deve essere presente un numero sufficiente di persone addestrate al fine di riunire le persone non addestrate e dare loro assistenza.

.2 A bordo della nave deve essere presente un numero sufficiente di membri dell'equipaggio per manovrare i mezzi collettivi di salvataggio e i relativi dispositivi per la messa a mare necessari per l'abbandono nave da parte di tutte le persone a bordo.

.3 Un ufficiale o una persona abilitata deve essere posto a capo di ogni mezzo collettivo di salvataggio. Tuttavia, può essere posto a capo di una zattera o di un gruppo di zattere un membro dell'equipaggio esperto del loro maneggio e manovra. A ogni battello di emergenza e a ogni mezzo collettivo di salvataggio dotato di motore deve essere assegnata una persona capace di condurlo e di eseguire piccole riparazioni.

.4 Il comandante deve assicurarsi che il personale di cui ai punti .1, .2 e .3 sia equamente distribuito fra i mezzi collettivi di salvataggio della nave.

5. Punti di riunione e sistemazioni per l'imbarco sui mezzi collettivi di salvataggio (R 11 + 23 + 25)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 I mezzi collettivi di salvataggio per i quali sono prescritti

dispositivi approvati per la messa a mare devono essere sistemati il più vicino possibile ai locali di alloggio e di servizio.

.2 I punti di riunione devono essere vicini alle zone di imbarco e devono essere rapidamente accessibili dai locali di alloggio e dalle zone di lavoro, ed essere sufficientemente ampi da consentire di riunire e istruire i passeggeri. Per ogni persona deve essere previsto uno spazio libero sul ponte pari ad almeno 0,35 m².

.1 Sulle navi costruite anteriormente al 1o luglio 1998, ciascun punto di riunione deve essere sufficientemente spazioso per accogliere tutte le persone ivi destinate.

.3 I punti di riunione e le zone d'imbarco, i corridoi, le scale e le uscite verso i punti di riunione e le zone d'imbarco devono essere adeguatamente illuminati.

Detta illuminazione deve poter essere alimentata dalla sorgente di emergenza di energia elettrica prescritta dalle regole II-1/D/3 e II-1/D/4.

In aggiunta e come parte delle segnalazioni richieste conformemente alla regola II-2/B 6.1.7 per le navi nuove delle classi B, C E D, i percorsi verso i punti di riunione devono essere indicati con appositi simboli dei punti di riunione, conformi alla risoluzione IMO A.760 (18) e successive modifiche. Questo requisito vale anche per le navi esistenti di classe B, che trasportano più di 36 passeggeri.

.4 Deve essere possibile salire a bordo delle imbarcazioni di salvataggio direttamente dalla loro posizione normale di sistemazione oppure dal ponte di imbarco, ma non da entrambe le posizioni.

.5 Deve essere possibile salire a bordo delle zattere ammainabili da una posizione posta nelle immediate vicinanze della loro normale posizione di sistemazione, oppure da una posizione in cui la zattera venga trasferita prima di essere messa a mare.

.6 Ove necessario, devono essere previsti dispositivi atti a tenere i mezzi collettivi di salvataggio ammainabili mediante gru accostati al fianco della nave e a mantenerli in tale posizione affinché le persone possano imbarcarsi in modo sicuro.

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

.7 Se i dispositivi per la messa a mare di un mezzo collettivo di salvataggio non consentono l'imbarco prima che il mezzo sia in acqua e l'altezza dalla zona di imbarco all'acqua è superiore a 4,5 metri

sopra il galleggiamento in condizioni di minimo carico, deve essere installato un dispositivo MES (Marine Evacuation System) approvato, conforme al disposto del paragrafo 6.2 del codice LSA.

Sulle navi dotate di dispositivi MES, deve essere assicurata la comunicazione tra la zona di imbarco e la piattaforma dei mezzi collettivi di salvataggio.

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.8 Su ciascun lato della nave deve essere prevista almeno una scaletta per l'imbarco, conforme alle disposizioni del paragrafo 6.1.6 del codice LSA; l'amministrazione dello Stato di bandiera può esentare una nave dall'osservanza del predetto requisito qualora, in tutte le condizioni previste, favorevoli o sfavorevoli, di assetto longitudinale e sbandamento, il bordo libero fra la posizione dell'imbarcazione e il galleggiamento non sia superiore a 1,5 metri.

5-1 Requisiti relativi alle navi ro-ro da passeggeri (R 26)

.1 Zattere di salvataggio

NAVI RO-RO DA PASSEGGERI DELLE CLASSI B, C E D COSTRUITE ANTERIORMENTE AL 1° GENNAIO 2003

.1 Le zattere di salvataggio delle navi ro-ro da passeggeri devono essere servite da dispositivi MES (Marine Evacuation System) conformi alla regola SOLAS III/48.5 in vigore il 17 marzo 1998, oppure da dispositivi per la messa a mare conformi alla regola SOLAS III/48.6 in vigore il 17 marzo 1998, ugualmente distribuiti su ciascun fianco della nave.

Deve essere assicurata la comunicazione tra la zona di imbarco e la piattaforma.

In deroga a quanto precede, quando i dispositivi MES di evacuazione presenti sulle navi ro-ro da passeggeri vengono sostituiti o quando tali navi vengono sottoposte a riparazioni, adattamenti o modifiche rilevanti che comportano sostituzioni o aggiunte ai loro dispositivi o apparecchiature di salvataggio esistenti, le zattere di salvataggio delle navi ro-ro da passeggeri devono disporre di sistemi di evacuazione conformi alla sezione 6.2 del codice LSA o di dispositivi per la messa a mare conformi al paragrafo 6.1.5 del codice LSA ugualmente distribuiti su ciascun fianco della nave.

NAVI RO-RO DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003

.2 Le zattere di salvataggio delle navi ro-ro da passeggeri devono essere servite da dispositivi MES (Marine Evacuation System) conformi alla sezione 6.2 del codice LSA oppure da dispositivi per la messa a mare conformi al paragrafo 6.1.5 del codice LSA ugualmente distribuiti su ciascun fianco della nave.

Deve essere assicurata la comunicazione tra la zona di imbarco e la piattaforma.

TUTTE LE NAVI RO-RO DELLE CLASSI B, C E D

.3 Ciascuna zattera di salvataggio a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere provvista di dispositivo di galleggiamento libero conforme alla regola SOLAS III/13.4.

.4 Ciascuna zattera di salvataggio a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere del tipo provvisto di rampa di imbarco conforme alle disposizioni di cui ai punti 4.2.4.1 o 4.3.4.1 del codice LSA, a seconda del caso.

.5 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere autoraddrizzante o con tenda e reversibile, stabile in condizioni di mare grosso e in grado di operare in condizioni di sicurezza indipendentemente del lato sul quale galleggia. E' consentito l'uso di zattere di salvataggio aperte e reversibili ove l'amministrazione dello Stato di bandiera ritenga tale uso giustificato del fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e condizioni meteomarine favorevoli nel tratto di mare e nel periodo in cui opera la nave, e purché tali zattere siano pienamente conformi alle disposizioni dell'allegato 10 del codice per le unità veloci del 1994.

In alternativa, ogni nave può essere dotata di zattere autoraddrizzanti o con tenda e reversibili in aggiunta alla sua normale dotazione di zattere di salvataggio, per una capacità totale pari almeno al 50 % delle persone che non possono essere sistemate nelle imbarcazioni di salvataggio.

Tale capacità supplementare deve essere determinata in base alla differenza fra il numero totale delle persone a bordo e il numero delle persone sistemate nelle imbarcazioni di salvataggio. Le suddette zattere devono essere approvate dall'amministrazione dello

Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC 809/Circ. dell'IMO.

.2 Transponder

TUTTE LE NAVI RO-RO DELLA CLASSE B

.1 Entro la data della prima ispezione di controllo periodica successiva al 1° gennaio 2012, le zattere di salvataggio a bordo delle navi ro-ro da passeggeri della classe B devono essere munite di transponder radar (un transponder ogni quattro zattere). Il transponder deve essere montato all'interno della zattera in modo che la sua antenna si trovi più di un metro al di sopra del livello del mare una volta che la zattera sia stata calata; nelle zattere con tenda e reversibili il transponder deve essere collocato in modo tale da poter essere raggiunto e issato con facilità dai sopravvissuti. Ciascun transponder deve essere collocato in modo tale da poter essere issato manualmente una volta calata la zattera. I container in cui sono collocate le zattere munite di transponder devono essere chiaramente marcati in tal senso.

.3 Battelli di emergenza veloci

TUTTE LE NAVI RO-RO DELLE CLASSI B, C E D

.1 Il battello di emergenza - se ne è prevista la presenza - a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere un battello di emergenza veloce, approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ.809 dell'IMO.

.2 Il battello di emergenza veloce deve essere provvisto di un adeguato dispositivo per la messa a mare, approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera. Nell'approvare tali dispositivi, detta amministrazione terrà conto del fatto che i battelli di emergenza veloci devono poter essere messi a mare e recuperati anche in condizioni meteorologiche molto sfavorevoli, nonché delle raccomandazioni adottate dall'IMO.

.3 Almeno due equipaggi del battello di emergenza veloce devono essere addestrati e devono partecipare a esercitazioni periodiche, secondo quanto prescritto dalla sezione A-VI/2, tabella A-VI/2-2 "Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats" del Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code (Norme per l'addestramento, l'abilitazione e il servizio di

guardia) e dalle raccomandazioni di cui alla risoluzione A.771 (18) dell'IMO e successive modifiche. L'addestramento e le esercitazioni devono comprendere le diverse operazioni di salvataggio, maneggio e manovra di tali imbarcazioni in varie condizioni meteomarine, nonché di raddrizzamento in seguito a capovolgimento delle stesse.

.4 Ove la disposizione o le dimensioni di una nave ro-ro da passeggeri esistente siano tali da impedire la sistemazione del battello di emergenza veloce prescritto dal punto .3.1, detto battello potrà essere sistemato al posto di una esistente imbarcazione di salvataggio che sia stata accettata come battello di emergenza o come imbarcazione di emergenza, purché' siano soddisfatte le seguenti condizioni:

.1 il battello veloce sia provvisto di un dispositivo per la messa a mare conforme alle disposizioni del punto .3.2;

.2 la riduzione di capacità risultante dalla sostituzione del mezzo di salvataggio sia compensata dalla sistemazione di zattere di salvataggio aventi una capacità almeno eguale al numero di persone trasportate dall'imbarcazione sostituita; e

.3 tali zattere di salvataggio possano essere utilizzate con i dispositivi esistenti per la messa a mare e i dispositivi MES per l'evacuazione della nave.

.4 Mezzi di soccorso

TUTTE LE NAVI RO-RO DELLE CLASSI B, C E D

.1 Le navi ro-ro da passeggeri devono essere provviste di dispositivi efficaci per il pronto recupero di superstiti in mare e per il loro trasbordo dai battelli di emergenza e dai mezzi collettivi di salvataggio sulla nave.

.2 I dispositivi per il trasbordo dei superstiti sulla nave possono essere parte di un dispositivo MES o di altro dispositivo di salvataggio.

Tali dispositivi devono essere approvati dallo Stato di bandiera tenendo conto delle raccomandazioni di cui alla circolare MSC/Circ.810 dell'IMO.

.3 Se lo scivolo di un dispositivo MES è destinato a fungere da mezzo di trasbordo dei superstiti sul ponte della nave, il predetto scivolo deve essere dotato di corrimano o di scalette che facilitino la risalita.

.5 Cinture di salvataggio

TUTTE LE NAVI RO-RO DELLE CLASSI B, C E D

.1 In deroga alle disposizioni delle regole SOLAS III/7.2 e III/22.2, le cinture di salvataggio devono essere sistemate in numero sufficiente in prossimità dei punti di riunione in modo da evitare che i passeggeri debbano tornare nelle rispettive cabine per prendere le suddette cinture.

.2 Sulle navi ro-ro da passeggeri, ciascuna cintura di salvataggio deve essere provvista di una luce, conforme ai requisiti del paragrafo 2.2.3 del codice LSA.

5-2 Piazzole di atterraggio e di carico per elicotteri (R 28)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Le navi ro-ro da passeggeri devono essere dotate di una piazzola di recupero per elicotteri approvata dall'amministrazione dello Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni di cui alla risoluzione A.894(21) dell'IMO e successive modifiche.

.2 Le navi ro-ro da passeggeri nuove delle classi B, C e D di lunghezza pari o superiore a 130 metri devono essere dotate di piazzola di atterraggio per elicotteri approvata dall'amministrazione dello Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni del manuale IAMSAR (Manuale internazionale di ricerca e soccorso aero-marittimo), adottate dall'IMO con risoluzione A.892(21), e successive modifiche, e della circolare MSC/Circ.895 dell'IMO, "Recommendations on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships" (Raccomandazioni relative alle piazzole di atterraggio sulle navi ro-ro da passeggeri):

5-3 Sistema di supporto decisionale per il comandante (R 29)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 In tutte le navi, deve essere disponibile in plancia un sistema di supporto decisionale per la gestione delle emergenze.

.2 Il sistema deve comprendere almeno uno o più piani di emergenza stampati. Tali piani devono contemplare tutte le situazioni prevedibili di emergenza e quanto meno i seguenti casi di emergenza:

- .1 incendio;
 - .2 avaria della nave;
 - .3 inquinamento;
 - .4 atti illeciti che mettono a repentaglio la sicurezza della nave e l'incolumità dei passeggeri e dell'equipaggio;
 - .5 infortuni del personale; e
 - .6 incidenti al carico;
 - .7 assistenza in caso di emergenza ad altre navi.
- .3 Le procedure previste dal piano o dai piani di emergenza devono fornire un supporto decisionale al comandante affinché' possa gestire situazioni di emergenza concomitanti.
- .4 Il piano o i piani di emergenza devono avere una struttura uniforme ed essere di facile consultazione. Dove applicabile, le condizioni di carico effettive, calcolate ai fini della stabilità della nave durante la navigazione, devono essere utilizzate anche per il controllo in condizioni di avaria.
- .5 In aggiunta ai suddetti piani di emergenza, l'amministrazione dello Stato di bandiera può altresì accettare l'uso di un sistema di supporto decisionale computerizzato in plancia, che contenga tutte le informazioni relative ai piani e alle procedure di emergenza, alle liste di controllo, ecc., in grado di fornire un elenco delle azioni raccomandate in ogni situazione prevedibile di emergenza.

6. Zone per la messa a mare (R 12)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

Le zone per la messa a mare dei mezzi collettivi di salvataggio devono essere ubicate in posizione tale da rendere l'operazione di messa a mare sicura, tenendo conto in particolare della distanza dall'elica e dalle zone di scafo con i fianchi sensibilmente rientranti, in modo che i mezzi predetti possano essere messi a mare lungo i fianchi della nave. Le suddette zone, se posizionate nella parte prodiera della nave, devono essere ubicate a poppavia della paratia di collisione e in posizione ridossata.

7. Sistemazione a bordo dei mezzi collettivi di salvataggio (R 13 + 24)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 Ogni mezzo collettivo di salvataggio deve essere sistemato in modo che:

- a) non interferisca, insieme ai dispositivi per tenerlo in posto, con la manovra di messa a mare di qualsiasi altro mezzo collettivo di salvataggio;
- b) sia il più vicino possibile, per quanto sicuro e fattibile, alla superficie dell'acqua; l'altezza della testa della gru di un mezzo collettivo di salvataggio, quando questo è in posizione di imbarco, non deve, per quanto possibile, superare 15 metri rispetto al galleggiamento quando la nave è in condizioni di minimo carico; detto mezzo, quando è in posizione di imbarco, deve trovarsi ben al di sopra dal galleggiamento della nave a pieno carico, in tutte le condizioni di assetto longitudinale fino a 10° e sbandamento fino a 20°, da un lato o dall'altro per le navi nuove e rispettivamente fino a almeno 15°, da un lato o dall'altro, per le navi esistenti, oppure, se minore, fino all'angolo di inizio immersione del ponte esposto;
- c) 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;
- d) sia ubicato il più possibile a proravia dell'elica; e
- e) sia al completo delle dotazioni prescritte dalle pertinenti regole SOLAS, ad eccezione delle zattere definite alle note 1(a) o 1(b) della tabella della regola III/2, che possono essere esentate da taluni requisiti SOLAS specificati nella suddetta nota.

.2 Sulle navi da passeggeri di lunghezza pari o superiore a 80 metri, ogni imbarcazione deve essere ubicata in modo tale che la distanza fra la sua estrema poppa e l'elica sia non minore di una lunghezza e mezza dell'imbarcazione.

.3 Ogni zattera deve essere sistemata:

- a) con la barbetta collegata alla nave;
- b) con un dispositivo di galleggiamento libero conforme alle disposizioni del paragrafo 4.1.6 del codice LSA, che consenta alla zattera di galleggiare liberamente e, se di tipo autogonfiabile, di gonfiarsi automaticamente quando la nave affonda; un solo dispositivo di galleggiamento libero può essere usato per due o più zattere di

salvataggio, purché' tale dispositivo soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 4.1.6 del codice LSA;

c) in modo da consentire lo sgancio manuale dai dispositivi di ritenuta.

.4 Le zattere ammainabili mediante gru devono essere sistemate entro il raggio di azione del rispettivo gancio di sollevamento a meno che non sia adottato un mezzo per il loro spostamento che non deve diventare inutilizzabile entro i limiti di assetto longitudinale fino a 10° e di sbandamento fino a 20° da un lato o dall'altro, per le navi nuove e rispettivamente fino ad almeno 15°, da un lato o dall'altro, per le navi esistenti o da movimenti della nave o interruzione di energia.

.5 Le zattere di salvataggio lanciabili devono essere sistemate in posizione tale da essere facilmente spostabili da un lato all'altro della nave a livello di ciascun ponte scoperto. In caso contrario, su ciascun fianco della nave devono essere disponibili zattere supplementari aventi una capacità totale su ogni lato pari al 75 % del numero totale delle persone a bordo.

.6 Le zattere dotate di dispositivo MES per l'evacuazione della nave devono:

- a) essere sistemate in prossimità del contenitore dei dispositivi MES;
- b) poter essere sganciate dalla propria posizione mediante sistemazioni che consentano loro di essere ormeggiate e gonfiate lungo la piattaforma di imbarco;
- c) poter essere sganciate come mezzi di salvataggio indipendenti; e
- d) essere provviste di sagole di recupero attaccate alla piattaforma di imbarco.

8. Sistemazione dei battelli di emergenza a bordo (R 14)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

I battelli di emergenza devono essere sistemati a bordo:

.1 in condizione da essere costantemente pronti all'uso in meno di 5 minuti e, se del tipo gonfiabile, costantemente gonfiati con la pressione prevista;

.2 in posizione idonea ad essere messi a mare e recuperati;

.3 in modo che essi stessi e i dispositivi per tenerli in posto 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;

.4 conformi alle disposizioni della regola 7, se sono anche imbarcazioni di salvataggio.

8a Sistemazione dei dispositivi MES per l'evacuazione della nave (R 15)

NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D E NAVI RO-RO DA PASSEGGERI ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

1. La murata non deve avere aperture tra la zona di imbarco del dispositivo MES e la linea di galleggiamento in condizioni di minimo carico; devono essere inoltre forniti mezzi volti a proteggere il dispositivo da eventuali sporgenze.

2. Le zone per la messa a mare dei mezzi collettivi di salvataggio devono essere ubicate in posizione tale da rendere l'operazione di messa a mare sicura, tenendo conto in particolare della distanza dall'elica e dalle zone di scafo con i fianchi sensibilmente rientranti, in modo che i mezzi predetti possano essere messi a mare lungo i fianchi della nave.

3. Ciascun dispositivo MES per l'evacuazione della nave deve essere sistemato in modo tale che ne' il passaggio ne' la piattaforma ne' i relativi meccanismi di sistemazione o di azionamento interferiscano con il funzionamento di qualsiasi altro dispositivo di salvataggio presso qualsiasi altra zona di messa a mare.

4. Dove appropriato, la nave deve avere sistemazioni tali che i dispositivi MES per l'evacuazione della nave nelle rispettive posizioni di normale sistemazione siano protetti dai danni causati dal mare grosso.

9. Dispositivi per la messa a mare e il recupero dei mezzi collettivi di salvataggio (R 16)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

.1 I dispositivi per la messa a mare conformi ai requisiti della

sezione 6.1 del codice LSA devono essere forniti per tutti i mezzi collettivi di salvataggio, ad eccezione dei seguenti:

.1 PER LE NAVI ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D:

a) mezzi collettivi di salvataggio il cui imbarco avvenga da una posizione sul ponte a meno di 4,5 metri sopra la linea di galleggiamento in condizioni di minimo carico e che si trovino in una delle due condizioni seguenti:

- abbiano una massa minore o uguale a 185 kg; oppure
- siano sistemati per la messa a mare direttamente dalla posizione di riposo in tutte le condizioni di assetto longitudinale fino a 10° e di sbandamento fino a almeno 15° su qualsiasi dei due fianchi, oppure

b) mezzi di salvataggio in eccesso rispetto ai mezzi per il 110 % del numero totale di persone a bordo; oppure mezzi collettivi di salvataggio forniti per essere usati congiuntamente al dispositivo MES (Marine Evacuation System), conformi ai requisiti di cui al punto 6.2 del codice LSA e sistemati per la messa a mare direttamente dalla posizione di normale sistemazione in tutte le condizioni di assetto longitudinale fino a 10° e di sbandamento fino a 20° su qualsiasi dei due fianchi.

.2 PER LE NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D:

quando, fatta salva l'efficacia dei dispositivi di imbarco sui mezzi collettivi di salvataggio e sui battelli di emergenza nelle condizioni meteomarine in cui la nave si trova a operare e in tutte le condizioni previste, favorevoli o sfavorevoli, di assetto longitudinale e sbandamento, il bordo libero fra la posizione dell'imbarcazione e il galleggiamento della nave in condizioni di minimo carico non sia superiore a 4,5 metri, nel qual caso l'amministrazione dello Stato di bandiera può acconsentire all'uso di un dispositivo per mezzo del quale le persone si imbarcano direttamente sulle zattere di salvataggio.

.2 Ogni imbarcazione di salvataggio deve essere provvista di un dispositivo per la messa a mare e il recupero a bordo.

PER LE NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003

In aggiunta deve essere prevista la possibilità di sospendere l'imbarcazione di salvataggio per rendere possibili le operazioni di manutenzione sui meccanismi di sgancio.

.3 I dispositivi per la messa a mare e per il recupero a bordo devono essere tali che l'operatore a bordo della nave sia in grado di osservare tutte le fasi di messa a mare dei mezzi collettivi di salvataggio e se trattasi di imbarcazioni di salvataggio, anche tutte le fasi di recupero.

.4 A bordo della nave deve essere impiegato un meccanismo di sgancio di un solo tipo per mezzi collettivi di salvataggio simili.

.5 I cavi dei paranchi, se utilizzati, devono avere lunghezza tale da consentire ai mezzi collettivi di salvataggio di raggiungere l'acqua con la nave in condizioni di minimo carico e in tutte le condizioni di assetto longitudinale fino a 10° e di sbandamento fino a 20°, su un lato o sull'altro per le navi nuove e rispettivamente fino ad almeno 15° da un lato o dall'altro, per le navi esistenti.

.6 La preparazione e il maneggio di un mezzo collettivo di salvataggio in una zona per la messa a mare non devono interferire con la rapida preparazione e il maneggio di qualsiasi altro mezzo collettivo di salvataggio o battello di emergenza in qualsiasi altra zona per la messa a mare.

.7 Devono essere disponibili mezzi atti a impedire qualsiasi scarico d'acqua dalla nave sui mezzi collettivi di salvataggio durante l'abbandono nave.

.8 Durante la preparazione e la messa a mare, il mezzo collettivo di salvataggio, il suo dispositivo per la messa a mare e il relativo specchio d'acqua devono essere illuminati adeguatamente con energia fornita dalla sorgente di emergenza di energia elettrica prescritta dalle regole II-1/D/3 e II-1/D/4.

10. Dispositivi di imbarco sui battelli di emergenza e dispositivi per la messa a mare e di recupero (R 17)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D

.1 I dispositivi di imbarco sul battello di emergenza e i dispositivi per la messa a mare devono essere tali che le operazioni avvengano nel minor tempo possibile.

.2 Il battello di emergenza deve poter essere recuperato e messo a mare direttamente dalla propria posizione normale con a bordo il numero di persone designate a governare il battello.

.3 Se il battello funge anche da mezzo collettivo di salvataggio e le altre imbarcazioni di salvataggio sono recuperate a bordo dal ponte di imbarco, in aggiunta a quanto prescritto dal precedente punto .2, il battello deve poter essere recuperato a bordo dal ponte di imbarco.

.4 I dispositivi per la messa a mare devono essere conformi alle disposizioni della regola 9. Tuttavia, tutti i battelli di emergenza devono poter essere messi a mare utilizzando barbette, se necessario, con la nave in marcia avanti a velocità fino a 5 nodi, in acque calme.

.5 Il tempo di recupero a bordo del battello di emergenza non deve superare 5 minuti in condizioni meteomarine medie anche quando il battello è al completo di persone e dotazioni. Se il battello è parte dei mezzi collettivi di salvataggio, detto tempo di recupero deve poter essere rispettato anche quando il battello è al completo delle dotazioni prescritte per i mezzi collettivi di salvataggio e di equipaggio abilitato di almeno 6 persone.

.6 PER LE NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2003

Le disposizioni per l'imbarco e il recupero del battello di emergenza devono permettere di imbarcare in modo sicuro ed efficiente un infortunato su di una barella. Per garantire la sicurezza del recupero in condizioni meteomarine avverse devono essere disponibili opportuni stroppi se l'impiego di pesanti bozzelli può costituire un pericolo.

11. Istruzioni di emergenza (R 19)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D

Ogniqualevolta si imbarchino nuovi passeggeri, deve essere tenuta una breve presentazione sulla sicurezza dei passeggeri immediatamente prima o dopo la partenza. Tale presentazione deve includere almeno le istruzioni previste dalla regola III/3.3. Essa va effettuata in una o più lingue che i passeggeri possano comprendere. L'annuncio va trasmesso impiegando l'impianto di informazione pubblica o tramite altro mezzo idoneo che possa essere udito almeno dai passeggeri che non l'abbiano ancora udito nel corso del viaggio.

12. Prontezza d'uso, manutenzione e ispezioni (R 20)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D

- .1 Prima che la nave salpi e in qualsiasi momento durante la navigazione, tutti i dispositivi di salvataggio devono essere tenuti in condizioni di impiego e pronti per l'uso immediato.
- .2 La manutenzione e le ispezioni dei dispositivi di salvataggio devono essere effettuate conformemente alle disposizioni della regola SOLAS III/20.

13. Addestramento ed esercitazioni di abbandono della nave (R 19 + R 30)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C E D

- .1 Ciascun membro dell'equipaggio a cui siano state assegnate mansioni di emergenza deve familiarizzare con tali mansioni prima dell'inizio del viaggio.
- .2 Un'esercitazione di abbandono nave e un'esercitazione antincendio devono essere effettuate ogni settimana.
Ciascun membro dell'equipaggio deve partecipare, ogni mese, ad almeno un'esercitazione di abbandono nave e ad una antincendio. Le esercitazioni dell'equipaggio devono essere effettuate prima della partenza della nave se più del 25 % dell'equipaggio non ha partecipato, nel mese precedente, a un'esercitazione di abbandono nave e ad una antincendio a bordo della nave stessa. Quando una nave entra in servizio per la prima volta, dopo che ne è stato modificato un elemento importante oppure quando viene ingaggiato un nuovo equipaggio, le sopraccitate esercitazioni devono avere luogo prima che la nave lasci il porto.
- .3 Ogni esercitazione di abbandono nave deve comprendere le azioni di cui alla regola SOLAS III/19.3.3.1, tenendo conto degli orientamenti di cui alla circolare MSC.1/Circ.1206 dell'IMO ("Measures to prevent accidents with lifeboats").
- .4 Le imbarcazioni di salvataggio e i battelli di emergenza devono essere calati a mare durante successive esercitazioni in base alle disposizioni della regola SOLAS III/19, punti 3.3.2, 3.3.3 e 3.3.6.

Se le esercitazioni per calare a mare le imbarcazioni di salvataggio e i battelli di emergenza sono effettuate con la nave in marcia avanti, esse, dati i rischi che comportano, devono avvenire esclusivamente in tratti di mare protetti e sotto la supervisione di un ufficiale esperto in tale tipo di esercitazioni, tenendo conto degli orientamenti di cui alla risoluzione A.624 (15) dell'IMO ("Guidelines on training for the purpose of launching lifeboats and rescue boats from ships making headway through the water") e alla risoluzione A.771(18) dell'IMO ("Recommendations on training requirements for crews on fast rescue boats").

L'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire alle navi di non mettere a mare le imbarcazioni di salvataggio di un lato della nave se i loro ormeggi nel porto e i loro schemi di movimento non consentono di mettere a mare imbarcazioni di salvataggio su quel lato. Tuttavia, tutte le imbarcazioni di salvataggio di questo tipo devono essere ammainate almeno una volta ogni 3 mesi e messe a mare almeno una volta l'anno.

.5 Se una nave è dotata di dispositivi MES per l'evacuazione della nave, le esercitazioni devono includere le azioni richieste dalla regola SOLAS III/19.3.3.8.

.6 L'illuminazione di emergenza per i punti di riunione e per l'abbandono nave deve essere sottoposta a prova in occasione di ciascuna esercitazione di abbandono nave.

.7 Le esercitazioni antincendio devono essere svolte conformemente alle disposizioni della regola SOLAS III/19.3.4.

.8 Ogni membro dell'equipaggio deve essere addestrato e istruito a bordo in base alle disposizioni di cui alla regola SOLAS III/19.4.

CAPITOLO IV

COMUNICAZIONI RADIO

1. Apparecchiature di comunicazione radio NAVI DELLA CLASSE D

.1 Le navi della classe D devono essere provviste quantomeno di:

.1.1 Un impianto radio VHF in grado di trasmettere e di ricevere;

.1.1.1 in DSC sulla frequenza 156525 MHz (canale 70). Deve essere

possibile avviare la trasmissione di richieste di soccorso sul canale 70 dalla posizione normale di governo della nave; e

.1.1.2 in radiotelegrafia sulle frequenze 156300 MHz (canale 6), 156650 MHz (canale 13) e 156800 MHz (canale 16);

.1.2 L'impianto radio VHF deve essere inoltre in grado di trasmettere e ricevere comunicazioni radio generiche utilizzando la radiotelegrafia.

.1.3 Si fa riferimento alle regole SOLAS IV/7.1.1 e IV/8.2 del 1974.