

DIRETTIVE

DIRETTIVA (UE) 2016/844 DELLA COMMISSIONE

del 27 maggio 2016

che modifica la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Alcune delle convenzioni internazionali definite all'articolo 2, lettera a), della direttiva 2009/45/CE sono state modificate.
- (2) Conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2009/45/CE, gli allegati di tale direttiva possono essere modificati in modo da applicare le modifiche apportate alle convenzioni internazionali.
- (3) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/45/CE.
- (4) Le misure di cui alla presente direttiva sono conformi al parere del comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato I della direttiva 2009/45/CE è modificato in conformità all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 2017. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁽¹⁾ GUL 163 del 25.6.2009, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1).

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 27 maggio 2016

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

L'allegato I della direttiva 2009/45/CE è così modificato:

1) al capitolo II-1:

a) è aggiunta la regola II-1/A-1/4:

«4 Protezione contro il rumore

NAVI DELLE CLASSI B, C e D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2018

.1 Le navi di stazza lorda pari o superiore a 1 600 tonnellate devono essere costruite in modo da ridurre i livelli di rumore a bordo e proteggere il personale dai rumori conformemente al codice IMO relativo al livello acustico a bordo delle navi, adottato dal comitato per la sicurezza marittima con risoluzione MSC.337(91), come eventualmente emendato dall'IMO.»;

b) la regola II-1/C/6.2.2.2 è sostituita dalla seguente:

«2.2 capaci di portare il timone da 35° da una parte a 35° dalla parte opposta, con la nave alla massima immersione e in navigazione in marcia avanti alla massima velocità di esercizio e, nelle stesse condizioni, da 35° da una parte a 30° dalla parte opposta in un tempo non superiore a 28 secondi. Laddove non sia ragionevolmente possibile dimostrare la conformità a tale requisito durante le prove in mare con la nave alla massima immersione e in navigazione in marcia avanti alla velocità corrispondente al numero massimo di giri continui del motore principale e al passo massimo di progetto, è possibile dimostrare la conformità di una nave a tale requisito, indipendentemente dalla sua data di costruzione, mediante uno dei seguenti metodi:

.1 durante le prove in mare la nave è longitudinalmente dritta e il timone completamente immerso durante la marcia avanti alla velocità corrispondente al numero massimo di giri continui del motore principale e al passo massimo di progetto; oppure

.2 qualora non sia possibile ottenere la completa immersione del timone durante le prove in mare, deve essere calcolata una velocità adeguata di marcia avanti in base alla superficie sommersa della pala del timone per la condizione di carico relativa alla prova in mare in questione. La velocità di marcia avanti calcolata deve avere per risultato una forza e una coppia, applicate alla macchina di governo principale, almeno equivalenti a quelle applicate in una prova con la nave alla massima immersione e in navigazione in marcia avanti alla velocità corrispondente al numero massimo di giri continui del motore principale e al passo massimo di progetto; ovvero

.3 la forza e la coppia del timone nella condizione di carico della prova in mare sono state previste in maniera affidabile ed estrapolate ai valori di pieno carico. La velocità della nave deve corrispondere al numero massimo di giri continui del motore principale e al passo massimo di progetto dell'elica.»

c) la regola II-1/C/6.3.2 è sostituita dalla seguente:

«2 capace di portare il timone da 15° da una parte a 15° dall'altra in un tempo non superiore a 60 s con la nave alla massima immersione, in navigazione in marcia avanti ad una velocità pari alla metà della massima velocità di marcia avanti o alla velocità di 7 nodi, assumendo il valore maggiore. Laddove non sia ragionevolmente possibile dimostrare la conformità a tale requisito durante le prove in mare con la nave alla massima immersione e in navigazione in marcia avanti a una velocità pari alla metà della velocità corrispondente al numero massimo di giri continui del motore principale e al passo massimo di progetto ovvero a una velocità di 7 nodi, assumendo il valore maggiore, è possibile dimostrare la conformità di una nave a tale requisito, indipendentemente dalla sua data di costruzione, mediante uno dei seguenti metodi:

.1 durante le prove in mare la nave è longitudinalmente dritta e il timone completamente immerso durante la marcia avanti alla velocità pari alla metà della velocità corrispondente al numero massimo di giri continui del motore principale e al passo massimo di progetto ovvero a una velocità di 7 nodi, assumendo il valore maggiore; oppure

- .2 qualora non sia possibile ottenere la completa immersione del timone durante le prove in mare, deve essere calcolata una velocità adeguata di marcia avanti in base alla superficie sommersa delle pale del timone per la condizione di carico relativa alla prova in mare in questione. La velocità di marcia avanti calcolata deve avere per risultato una forza e una coppia, applicate alla macchina di governo ausiliaria, almeno equivalenti a quelle applicate in una prova con la nave alla massima immersione e in navigazione in marcia avanti alla velocità pari alla metà della velocità corrispondente al numero massimo di giri continui del motore principale e al passo massimo di progetto ovvero a una velocità di 7 nodi, assumendo il valore maggiore; ovvero
- .3 la forza e la coppia del timone nella condizione di carico della prova in mare sono state previste in maniera affidabile ed estrapolate ai valori di pieno carico;»

d) il sottotitolo della regola II-1/C/15 è sostituito dal seguente:

«NAVI NUOVE DELLE CLASSI B, C e D NON CONTEMPLATE DALLA REGOLA II-1/A-1/4»;

2) al capitolo II-2:

a) sono aggiunte le seguenti regole II-2/A/2.28 e II-2/A/2.29:

«.28 Ai fini dell'applicazione della regola II-2/B/9a, per serranda tagliafuoco si intende un dispositivo montato in una condotta di ventilazione che in condizioni normali rimane aperto e consente il flusso nella condotta, mentre in caso di incendio viene chiuso al fine di prevenire il flusso nella condotta e limitare il passaggio del fuoco. All'uso della definizione di cui sopra possono essere associati i seguenti termini:

- .1 per serranda tagliafuoco automatica si intende una serranda tagliafuoco che si chiude in modo indipendente in risposta all'esposizione ai prodotti della combustione;
- .2 per serranda tagliafuoco manuale si intende una serranda tagliafuoco che è aperta o chiusa manualmente dall'equipaggio; nonché
- .3 per serranda tagliafuoco telecomandata si intende una serranda tagliafuoco che è chiusa dall'equipaggio mediante un comando collocato a una certa distanza dalla serranda controllata.

.29 Ai fini dell'applicazione della regola II-2/B/9a per serranda tagliafumo si intende un dispositivo montato in una condotta di ventilazione che in condizioni normali rimane aperto e consente il flusso nella condotta, mentre in caso di incendio viene chiuso al fine di prevenire il flusso nella condotta e limitare il passaggio del fumo e di gas caldi. Una serranda tagliafumo non è intesa a contribuire all'integrità di pareti divisorie parafiamma attraversate da una condotta di ventilazione. All'uso della definizione di cui sopra possono essere associati i seguenti termini:

- .1 per serranda tagliafumo automatica si intende una serranda tagliafumo che si chiude in modo indipendente in risposta all'esposizione a fumo o gas caldi;
- .2 per serranda tagliafumo manuale si intende una serranda tagliafumo che è aperta o chiusa manualmente dall'equipaggio; nonché
- .3 per serranda tagliafumo telecomandata si intende una serranda tagliafumo che è chiusa dall'equipaggio mediante un comando collocato a una certa distanza dalla serranda controllata.»;

b) la regola II-2/A/6.8.2.1 è sostituita dalla seguente:

«.1 parti a potenziale rischio d'incendio delle macchine a combustione interna utilizzate per la propulsione principale della nave e per la generazione di energia elettrica; per le navi costruite a partire dal 1° gennaio 2018: tutte le parti a potenziale rischio d'incendio delle macchine a combustione interna.»;

c) la frase introduttiva della regola II-2/A/11.1 è sostituita dalla seguente:

«.1 Per le navi costruite prima del 1° luglio 2019 l'equipaggiamento da vigile del fuoco deve comprendere quanto segue:»;

d) sono aggiunte le seguenti regole II-2/A/11.1.1.3 e II-2/A/11.1a:

«.1.3 Entro il 1° luglio 2019 l'apparecchio autorespiratore ad aria compressa compreso negli equipaggiamenti da vigile del fuoco deve essere conforme al paragrafo 2.1.2.2 del capitolo 3 del codice dei sistemi antincendio (Fire Safety Systems Code).

.1° Per le navi costruite a partire dal 1° luglio 2019 gli equipaggiamenti da vigile del fuoco devono essere conformi al codice dei sistemi antincendio (Fire Safety Systems Code);»;

e) è inserita la seguente regola II-2/A/11.4a:

«4a Comunicazione tra vigili del fuoco:

Le navi soggette al requisito di avere a bordo almeno un equipaggiamento da vigile del fuoco e costruite a partire dal 1° gennaio 2018 devono tenere a bordo almeno due apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti portatili per ciascun vigile del fuoco ai fini della comunicazione tra vigili del fuoco. Per le navi alimentate a GNL o le navi ro-ro da passeggeri con locali ro-ro o locali di categoria speciale chiusi, tali apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti portatili devono essere di tipo antideflagrante o intrinsecamente sicuri. Le navi costruite anteriormente al 1° gennaio 2018 devono conformarsi alle disposizioni della presente regola entro la data della prima visita di controllo periodica successiva al 1° luglio 2019.»;

f) è aggiunta la seguente regola II-2/A/15.2.6:

«.6 Per le navi soggette alla regola II-2/A/11, le bombole d'aria degli apparecchi di respirazione utilizzati durante le esercitazioni devono essere ricaricate o sostituite prima della partenza.»;

g) la regola II-2/B/5.1 è sostituita dalla seguente:

«.1 Oltre a soddisfare i particolari requisiti relativi alla resistenza al fuoco delle paratie e dei ponti menzionati altrove nella presente parte, la minima resistenza al fuoco di paratie e ponti deve essere quella prescritta nelle tabelle 5.1 o 5.1(a) e 5.2 o 5.2(a), a seconda dei casi.

Nell'approvare i dettagli della protezione strutturale contro gli incendi sulle navi nuove, deve essere tenuto in considerazione il rischio di trasmissione di calore in corrispondenza delle intersezioni e delle estremità delle barriere termiche.»;

h) nella regola II-2/B/5.4 la seguente tabella 5.1(a) è inserita dopo la tabella 5.1:

«La seguente tabella si applica a TUTTE LE NAVI DELLE CLASSI B, C e D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2018:

Tabella 5.1(a)

Resistenza al fuoco delle paratie che separano locali contigui

Locali		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Stazioni di comando	(1)	A-0 ^e	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Corridoi	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-15	A-60	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Locali di alloggio	(3)			C ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Scale	(4)				A-0 ^e B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Locali di servizio (a basso rischio di incendio)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Locali macchine di categoria A	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60

Locali		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Altri locali macchine	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Locali per il carico	(8)								*	A-0	*	A-0
Locali di servizio (a elevato rischio di incendio)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Ponti scoperti	(10)											A-0
Locali di categoria speciale e locali ro-ro	(11)											A-30»;

i) nella regola II-2/B/5.4 la seguente tabella 5.2(a) è inserita dopo la tabella 5.2:

«La seguente tabella si applica a TUTTE LE NAVI DELLE CLASSI B, C e D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2018:

Tabella 5.2(a)

Resistenza al fuoco dei ponti che separano locali contigui

Locali sottostanti ↓	Locali soprastanti →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Stazioni di comando	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Corridoi	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Locali di alloggio	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d
Scale	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Locali di servizio (a basso rischio di incendio)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Locali macchine di categoria A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Altri locali macchine	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Locali per il carico	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Locali di servizio (a elevato rischio di incendio)	(9)	A-60	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Ponti scoperti	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Locali di categoria speciale e locali ro-ro	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Note applicabili alle tabelle 5.1, 5.1(a), 5.2 e 5.2(a), a seconda dei casi:

- (a) Per chiarimenti circa l'applicazione di questa disposizione, si vedano le regole II-2/B/3 e 8.
 - (b) Quando locali contigui appartengono alla stessa categoria numerica e nelle tabelle compare l'indice b, è prescritta la sistemazione di una paratia o di un ponte della classe indicata nelle tabelle soltanto quando i locali contigui hanno una diversa utilizzazione, come per esempio nella categoria (9). Nel caso di una cucina contigua ad un'altra cucina, la paratia non è prescritta, mentre nel caso di una cucina contigua a un deposito di pitture, è prescritta l'installazione di una paratia di classe A-0.
 - (c) Le paratie che separano tra loro la timoneria e la sala nautica possono essere di classe B-0.
 - (d) Cfr. paragrafi.2.3 e.2.4 della presente regola.
 - (e) Ai fini dell'applicazione della regola 2.1.2, se indicate nelle tabelle 5.1 e 5.1(a), le classi B-0 e C devono essere intese come A-0.
 - (f) Per i locali di categoria (7) che abbiano un rischio di incendio basso o nullo, la coibentazione tagliafuoco può essere omessa.
 - (*) Quando nella tabella figura un asterisco, la divisione deve essere di acciaio o di materiale equivalente senza dover necessariamente essere di classe A. Sulle navi costruite a partire dal 1° gennaio 2003, tuttavia, nei ponti che sono stati forati per il passaggio di cavi elettrici, tubolature e condotte di ventilazione, salvo che in locali di categoria (10), tale attraversamento deve essere reso stagno al fine di impedire il passaggio di fiamme e fumo. Le divisioni tra le stazioni di comando (generatori di emergenza) e i ponti scoperti possono avere aperture per le prese d'aria senza dispositivi di chiusura, a meno che non sia installato un impianto antincendio a gas fisso. Ai fini dell'applicazione della regola I-2/B/2.1.2., un asterisco nella tabella 5.2 e 5.2(a) deve essere inteso come "A-0", eccetto che per le categorie (8) e (10).;
- j) è aggiunta la seguente regola II-2/B/6.3.4:

«NAVI DELLE CLASSI B, C e D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2018

.3.4 Da ogni officina principale dei locale macchine devono essere previsti due mezzi di sfuggita. Almeno uno di questi percorsi di sfuggita deve fornire una protezione antincendio continua fino a un luogo sicuro posto al di fuori del locale macchine.»;

- k) il titolo della regola II-2/B/9 è sostituito dal seguente:

«9 Impianti di ventilazione per navi costruite anteriormente al 1° gennaio 2018 (R 32)»;

- l) è inserita la seguente regola II-2/B/9a:

«9a Impianti di ventilazione delle navi

NAVI DELLE CLASSI B, C E D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2018

.1 Considerazioni generali

- .1 Le condotte di ventilazione, comprese le condotte a singola o doppia parete, devono essere di acciaio o di altro materiale equivalente, ad eccezione dei soffietti flessibili di lunghezza non superiore a 600 mm usati per collegare i ventilatori alle condotte nei locali che ospitano i condizionatori d'aria. Se non espressamente disposto altrimenti al paragrafo.1.6, ogni altro materiale utilizzato per la costruzione delle condotte, compreso l'isolamento, deve essere di tipo non combustibile. Tuttavia, tronchi di condotta di lunghezza non superiore a 2 m e aventi una superficie della sezione trasversale netta (per superficie della sezione trasversale netta si intende, anche nel caso di condotte pre-isolate, la superficie calcolata sulla base della dimensione interna della condotta, escluso l'isolamento) non superiore a 0,02 m², non devono necessariamente essere di acciaio o di materiale equivalente, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- .1 le condotte siano in materiale non combustibile eventualmente rivestito all'interno e all'esterno di membrane con una limitata attitudine alla propagazione della fiamma e, in ogni caso, aventi un potere calorifico non superiore a 45 MJ/m² della superficie di materiale dello spessore scelto. Il

potere calorifico deve essere calcolato conformemente alle raccomandazioni pubblicate dall'Organizzazione internazionale per la standardizzazione, in particolare nella pubblicazione ISO 1716:2002, "Prove di reazione al fuoco per i prodotti da costruzione — Determinazione del calore di combustione";

- .2 le condotte siano usate solamente nel tratto terminale del dispositivo di ventilazione; nonché
 - .3 le condotte siano sistemate a non meno di 600 mm, misurati sulla lunghezza della condotta stessa, da un'apertura su divisioni di classe A o B, ivi incluse le soffittature continue di classe B.
- .2 I seguenti dispositivi devono essere sottoposti a prova in conformità al codice delle procedure per le prove antincendio (Fire Test Procedures Code):
- .1 serrande tagliafuoco, compresi i relativi mezzi di azionamento, sebbene non sia necessaria una prova per le serrande situate all'estremità inferiore delle condotte di estrazione dai fornelli delle cucine, le quali devono essere di acciaio e in grado di arrestare l'aspirazione nella condotta, nonché
 - .2 condotte che attraversano divisioni di classe A, sebbene la prova non sia prescritta laddove i manicotti di acciaio siano direttamente uniti alle condotte di ventilazione mediante raccordi rivettati o avvitati oppure mediante saldatura.
 - .3 Le serrande tagliafuoco devono essere facilmente accessibili. Quando esse sono sistemate dietro soffittature o rivestimenti, tali soffittature o rivestimenti devono essere provvisti di portelli per ispezione contrassegnati con il numero di identificazione della serranda tagliafuoco. Il numero di identificazione della serranda tagliafuoco deve inoltre essere indicato sui comandi a distanza eventualmente esistenti.
 - .4 Le condotte di ventilazione devono essere provviste di portelli per l'ispezione e la pulizia. Tali portelli devono essere situati in prossimità delle serrande tagliafuoco.
 - .5 Le prese e gli scarichi principali di tutti gli impianti di ventilazione devono poter essere chiusi dall'esterno dei locali ventilati. I dispositivi di chiusura devono essere facilmente accessibili e contrassegnati in modo ben visibile e permanente e devono indicare la propria attuale posizione operativa.
 - .6 Non è ammesso l'uso di guarnizioni combustibili nei raccordi flangiati delle condotte di ventilazione in aperture entro i 600 mm di divisioni di classe A o B e nelle condotte che per requisito devono essere di classe A.
 - .7 Non sono ammesse aperture per la ventilazione o condotte per il bilanciamento dell'aria tra due locali chiusi, fatte salve le eccezioni consentite dalla regola II-2/B/7.7.

.2 *Disposizione delle condotte*

- .1 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 essere separati gli uni dagli altri e dagli impianti di ventilazione che servono altri locali. Gli impianti di ventilazione delle cucine su navi da passeggeri che trasportano fino a 36 passeggeri, tuttavia, non devono essere totalmente separati dagli altri impianti di ventilazione, ma possono essere serviti da condotte separate derivanti da una unità di ventilazione che serve altri locali. In tal caso deve essere installata una serranda tagliafuoco nella condotta di ventilazione della cucina vicino all'unità di ventilazione.
- .2 Le condotte di ventilazione che servono locali macchine di categoria A, cucine, locali per autoveicoli, locali ro-ro o locali di categoria speciale non devono attraversare locali di alloggio e di servizio né stazioni di comando, a meno che non siano conformi alle condizioni specificate al paragrafo.2.4.
- .3 Le condotte di ventilazione dei locali di alloggio e di servizio o delle stazioni di comando non devono attraversare locali macchine di categoria A, cucine, locali per autoveicoli, locali ro-ro o locali di categoria speciale, a meno che non siano conformi alle disposizioni del paragrafo.2.4.
- .4 Conformemente a quanto consentito ai paragrafi.2.2 e.2.3 le condotte devono essere:
 - .1.1 costruite in acciaio con uno spessore di almeno 3 mm per le condotte aventi una superficie della sezione trasversale netta inferiore a 0,075 m², almeno 4 mm per le condotte aventi una superficie della sezione trasversale netta compresa tra 0,075 m² e 0,45 m² e almeno 5 mm per le condotte aventi una superficie della sezione trasversale netta superiore a 0,45 m²;

- .1.2 sostenute e irrobustite in modo adeguato;
- .1.3 provviste di serrande tagliafuoco automatiche nei pressi del punto di attraversamento del ponte o della paratia; nonché
- .1.4 isolate conformemente allo standard di classe A-60 dal confine dei locali serviti fino a un punto distante almeno 5 metri da ogni serranda tagliafuoco;

oppure

- .2.1 costruite in acciaio in conformità di quanto previsto ai paragrafi.2.4.1.1 e.2.4.1.2; nonché
 - .2.2 isolate conformemente allo standard di classe A-60 lungo tutti i locali attraversati, fatta eccezione per le condotte che attraversano locali di categoria (9) o (10), così come definiti dalla regola II-2/B/4.2.2.
- .5 Ai fini descritti ai paragrafi.2.4.1.4 e.2.4.2.2, le condotte devono essere isolate su tutta la superficie esterna della sezione trasversale. Le condotte che sono al di fuori ma adiacenti al locale specificato e condividono con esso una o più superfici sono considerate come attraversanti il locale specificato e devono essere isolate per tutta la superficie condivisa con il locale per una distanza eccedente di 450 mm la condotta [uno schema di tale disposizione è contenuto nelle interpretazioni unificate della convenzione SOLAS, al capitolo II- 2 (MSC.1/Circ.1276)].
- .6 Quando, per necessità, una condotta di ventilazione attraversa una divisione di zone verticali principali, vicino alla divisione deve essere installata una serranda tagliafuoco automatica. Tale serranda deve anche poter essere chiusa a mano da entrambi i lati della divisione. Il luogo di azionamento deve essere facilmente accessibile e contrassegnato in modo chiaro e visibile. Il tronco di condotta situato tra la divisione e la serranda deve essere costruito in acciaio in conformità ai paragrafi.2.4.1.1 e.2.4.1.2 e isolato per almeno lo stesso grado di resistenza al fuoco delle divisioni attraversate. La serranda deve essere munita, almeno sul lato della divisione, di un indicatore ben visibile che mostri la propria attuale posizione operativa.

.3 Particolari relativi alle serrande tagliafuoco e agli attraversamenti delle condotte

- .1 Le condotte che attraversano divisioni di classe A devono soddisfare i seguenti requisiti:
- .1 Se una condotta ricoperta di piastre metalliche sottili e avente una superficie della sezione trasversale netta pari o inferiore a 0,02 m² attraversa una divisione di classe A, l'apertura deve essere rivestita di un manicotto di acciaio dello spessore di almeno 3 mm e di lunghezza pari ad almeno 200 mm, preferibilmente suddiviso in 100 mm su ciascun lato della paratia o, nel caso di ponte, interamente sistemato sul lato inferiore dei ponti attraversati;
 - .2 Se una condotta di ventilazione avente una superficie della sezione trasversale netta superiore a 0,02 m² ma inferiore a 0,075 m² attraversa una divisione di classe A, l'apertura deve essere rivestita con manicotti di acciaio. Le condotte e i manicotti devono avere uno spessore di almeno 3 mm e una lunghezza di almeno 900 mm. Quando attraversano le paratie, la loro 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 divisione attraversata dalla condotta; nonché
 - .3 devono essere provviste di serrande tagliafuoco automatiche tutte le condotte aventi una superficie della sezione trasversale netta superiore a 0,075 m² che attraversino divisioni di classe A. Ogni serranda deve essere sistemata in prossimità della divisione attraversata e il tronco di condotta situato tra la serranda e la divisione attraversata deve essere costruito in acciaio conformemente a quanto previsto ai paragrafi.2.4.2.1 e.2.4.2.2. La serranda tagliafuoco deve essere automatica e deve poter essere chiusa manualmente da entrambi i lati della divisione; La serranda deve essere munita di un indicatore ben visibile che mostri la propria attuale posizione operativa. 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. Una condotta avente una superficie della sezione trasversale superiore a 0,075 m² non deve essere suddivisa in tronchi di condotta al punto di attraversamento di una divisione di classe A per essere poi riasssemblata nella condotta originale al di là del punto di attraversamento; ciò permette di evitare l'installazione della serranda prescritta dalla presente disposizione.

- .2 Le condotte di ventilazione aventi una superficie della sezione trasversale netta eccedente 0,02 m² che attraversano paratie di classe B devono essere rivestite, in corrispondenza dell'attraversamento, con manicotti di acciaio aventi lunghezza di 900 mm, preferibilmente suddivisi in 450 mm su ciascun lato della paratia.
 - .3 Tutte le serrande tagliafuoco devono poter essere azionate manualmente. Le serrande devono essere munite di un dispositivo meccanico di rilascio o, alternativamente, essere chiuse tramite un sistema elettrico, idraulico o pneumatico. Tutte le serrande devono poter essere azionate manualmente su entrambi i lati della divisione. Le serrande tagliafuoco automatiche, comprese quelle dotate di azionamento a distanza, devono disporre di un meccanismo di sicurezza (fail-safe) che chiuda la serranda in caso di incendio anche qualora si verifichi una perdita di alimentazione elettrica o di pressione idraulica o pneumatica. Le serrande tagliafuoco azionate a distanza devono poter essere riaperte manualmente.
- .4 Impianti di ventilazione per le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri*
- .1 Oltre alle prescrizioni di cui ai punti 1., 2 e 3, l'impianto di ventilazione di una nave da passeggeri che trasporta più di 36 passeggeri deve soddisfare anche i seguenti requisiti:
 - .1 In genere, i ventilatori devono essere disposti in modo che le condotte dirette ai vari locali rimangano entro uno stesso corridoio verticale principale.
 - .2 I cofani delle scale devono essere serviti da un sistema di condotte e di ventilatori (di estrazione e di mandata) indipendente e separato dai locali serviti dall'impianto di ventilazione.
 - .3 A prescindere dalla sua sezione, una condotta che serve più di un locale di alloggio, locale di servizio o stazione di comando in interponte, deve essere munita di una serranda tagliafumo automatica posizionata all'altezza dell'attraversamento di ciascun ponte di detti locali, la quale deve anche poter essere chiusa manualmente dal ponte protetto posto al di sopra della serranda stessa. Se un ventilatore serve più di un locale in interponte tramite condotte separate, tutte posizionate sullo stesso corridoio verticale ma ciascuna dedicata a un singolo locale in interponte, ciascuna condotta deve essere provvista di una serranda tagliafumo azionata a mano e posizionata nei pressi del ventilatore.
 - .4 Laddove necessario, le condotte verticali devono essere coibentate come prescritto dalle tabelle 4.1 e 4.2. Le condotte devono essere coibentate come prescritto per i ponti posizionati tra lo spazio da esse servito e i locali considerati, a seconda del caso.
- .5 Condotte di estrazione dai fornelli delle cucine*
- .1 Requisiti per le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri
 - .1 Oltre alle prescrizioni di cui ai paragrafi 1., 2 e 3, le condotte di estrazione dai fornelli delle cucine devono essere costruite a norma di quanto previsto ai paragrafi 2.4.2.1 e 2.4.2.2 e isolate conformemente allo standard di classe A-60 nei tratti che attraversano locali di alloggio e di servizio o stazioni di comando. Esse devono essere inoltre 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, all'incrocio tra la condotta e la cappa di aspirazione, che sia azionata automaticamente e a distanza e, in aggiunta, di una serranda tagliafuoco azionata a distanza e sistemata all'estremità superiore vicino allo scarico della condotta;
 - .3 un dispositivo fisso di estinzione del fuoco all'interno della condotta. Gli impianti di estinzione devono essere conformi alle raccomandazioni pubblicate dall'Organizzazione internazionale per la standardizzazione, in particolare nella pubblicazione ISO 15371:2009 «Navi e tecnologie marine — impianti di estinzione degli incendi per la protezione delle attrezzature nelle cucine di bord»;
 - .4 dispositivi di comando a distanza, da sistemare vicino all'entrata ma al di fuori della cucina, per arrestare i ventilatori di estrazione e di mandata e per azionare le serrande tagliafuoco di cui al paragrafo 5.1.1.2 e l'impianto di estinzione incendi. nel caso in cui sia installato un impianto di ventilazione con branchetti di derivazione, devono essere previsti dispositivi di comando a

distanza, disposti come indicato sopra, 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; nonché

.5 portelli per l'ispezione e la pulizia, opportunamente ubicati, di cui uno sistemato nei pressi del ventilatore di estrazione e uno all'estremità inferiore, dove si accumula il grasso.

.2 Le condotte di estrazione dai fornelli di cucine installate su ponti scoperti devono essere conformi a quanto previsto al paragrafo.5.1.1, a seconda dei casi, se attraversano locali di alloggio o locali contenenti materiali combustibili.

.2 Requisiti per le navi da passeggeri che trasportano fino a 36 passeggeri

Se attraversano locali di alloggio o locali contenenti materiali combustibili, le condotte di estrazione dai fornelli delle cucine di bordo devono essere costruite conformemente a quanto previsto ai paragrafi.2.4.1.1 and.2.4.1.2. Ogni condotta di estrazione deve essere provvista di:

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

.2 una serranda tagliafuoco azionata automaticamente e a distanza, sistemata all'estremità inferiore della condotta, all'incrocio tra la condotta e la cappa di aspirazione e, in aggiunta, di una serranda tagliafuoco azionata a distanza e sistemata all'estremità superiore vicino allo scarico della condotta;

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

.4 un dispositivo fisso di estinzione del fuoco all'interno della condotta.

.6 *Sale di ventilazione che servono locali macchine di categoria A in cui sono alloggiate macchine a combustione interna*

.1 Se una sala di ventilazione serve solamente un siffatto locale macchine adiacente e non vi è alcuna divisione antincendio tra la sala di ventilazione e il locale macchine, i dispositivi di chiusura della condotta o delle condotte di ventilazione che servono il locale macchine devono essere collocati al di fuori della sala di ventilazione e del locale macchine.

.2 Se una sala di ventilazione serve un siffatto locale macchine ma anche altri locali ed è separata dalla sala macchine tramite una divisione di classe A-0, compresi gli attraversamenti, i dispositivi di chiusura della condotta o delle condotte di ventilazione del locale macchine possono essere collocati dentro la sala di ventilazione.

.7 *Impianti di ventilazione per le lavanderie delle navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri*

Le condotte di estrazione di locali quali lavanderie ed essiccatoi di categoria (13), definiti alla regola II-2/B/.2.2, devono essere muniti di:

.1 filtri che possano essere smontati facilmente per la pulizia;

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

.3 dispositivi di comando a distanza per arrestare i ventilatori di estrazione e di mandata dall'interno dei locali e per azionare le serrande tagliafuoco di cui al paragrafo.7.2; nonché

.4 portelli per l'ispezione e la pulizia, opportunamente ubicati.»;

m) sono aggiunte le seguenti regole I-2/B/13.4, II-2/B/13.5 e II-2/B/13.6:

«NAVI DELLE CLASSI B, C e D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2018

.4 Deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e segnalazione di incendi di tipo omologato in conformità alle pertinenti disposizioni della regola II-2/A/9, nei locali macchine in cui:

.4.1 è stata approvata l'installazione di impianti automatici e controllati a distanza in sostituzione dell'occupazione permanente dei locali; nonché

- .4.2 le macchina di propulsione principale e ausiliaria, comprese le sorgenti principali di energia elettrica, sono provviste in vario grado di comandi automatici o a distanza e sono sotto costante sorveglianza presidiata da una sala comandi.
- .5 Deve essere installato un impianto fisso di rivelazione e segnalazione di incendi di tipo approvato, in conformità alle pertinenti disposizioni della regola II-2/A/9, nei locali chiusi che ospitano inceneritori.
- .6 Per quanto riguarda gli impianti fissi di rivelazione e segnalazione di incendi prescritti dalle regole II-2/B/13.4 e 13.5, si applicano le seguenti disposizioni:

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 di ventilazione.»;

n) la regola II-2/B/14.1.1.2 è sostituita dalla seguente:

«2 Le disposizioni delle regole II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 e II-2/B/9a, 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.»;

o) la regola II-2/B/14.1.2.2 è sostituita dalla seguente:

«2 Nelle navi nuove costruite prima del 1° gennaio 2018 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. Nelle navi costruite a partire dal 1° gennaio 2018 che trasportano fino a 36 passeggeri, le paratie delimitanti i locali di categoria speciale devono essere coibentate come prescritto per i locali di categoria (11) nella tabella 5.1a della regola II-2/B/5 e le delimitazioni orizzontali devono essere coibentate come prescritto per i locali di categoria (11) nella tabella 5.2a della regola II-2/B/5.»;

3) al capitolo III:

a) la tabella di cui alla regola III/2.6 è sostituita dalla tabella seguente:

«Locali	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Numero di persone (N) Numero di passeggeri (P)						
Capacità dei mezzi collettivi di salvataggio ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
— navi esistenti	1,10 N					
— navi nuove	1,25 N					
Battelli di emergenza ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1

Locali	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Numero di persone (N) Numero di passeggeri (P)						
Salvagente anulari ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Cinture di salvataggio ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N					
Cinture di salvataggio per bambini ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P					
Cinture di salvataggio per neonati ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P					
Segnali di soccorso ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Dispositivi lanciasagole ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Radar transponder	1	1	1	1	1	1
Apparecchi radiotelefonici VHF ricetrasmittenti	3	3	3	3	3	2

(1) possono essere mezzi collettivi di salvataggio imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, conformemente alle disposizioni della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e/o da condizioni meteorologiche favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro ospitante non si opponga:

- zattere di salvataggio gonfiabili aperte e reversibili non conformi a quanto stabilito alle sezioni 4.2 o 4.3 del codice LSA a condizione che tali zattere di salvataggio soddisfino pienamente i requisiti dell'allegato 10 relativo al codice per le Unità veloci del 1994 e, per le navi costruite a partire dal 1° gennaio 2012, dell'allegato 11 del codice per le Unità veloci del 2000.
- zattere di salvataggio non conformi ai requisiti dei paragrafi 4.2.2.2.1 e 4.2.2.2.2 del codice LSA sull'isolamento contro il freddo del fondo della zattera di salvataggio.

I mezzi collettivi di salvataggio per le navi esistenti delle classi B, C e D devono essere conformi alle regole pertinenti per le navi esistenti della convenzione SOLAS del 1974, quale modificata il 17 marzo 1998. Le navi ro-ro da passeggeri devono essere conformi ai requisiti della regola III/5-1., a seconda dei casi.

Uno o più dispositivi MES (Marine Evacuation System) per l'evacuazione della nave, conformi alla sezione 6.2 del codice LSA, possono essere sostituiti con zattere di salvataggio di capacità equivalente, come richiesto nella tabella, compresi i dispositivi per la messa a mare.

(2) I mezzi collettivi di salvataggio devono essere, per quanto possibile, distribuiti equamente su ciascun fianco della nave.

(3) La capacità totale/aggregata dei mezzi di salvataggio, comprese le zattere supplementari, deve essere conforme ai requisiti della precedente tabella, ovvero $1,10N = 110\%$ e $1,25N = 125\%$ del numero totale di persone (N) che la nave è autorizzata a trasportare. Devono essere disponibili mezzi di salvataggio in numero sufficiente affinché nell'eventualità che un qualsiasi mezzo di salvataggio vada perduto o sia reso inservibile, i mezzi collettivi di salvataggio rimanenti abbiano una capacità totale pari al numero complessivo delle persone che la nave è autorizzata a trasportare. Se non sono rispettate le disposizioni di stivaggio per le zattere di salvataggio, di cui alla regola III/7.5, possono essere richieste zattere supplementari.

(4) Il numero di imbarcazioni di salvataggio e/o di battelli di emergenza deve essere sufficiente ad assicurare che in caso di abbandono da parte di tutte le persone che la nave è autorizzata a trasportare, siano radunate non più di nove zattere di salvataggio da ciascuna imbarcazione di salvataggio o battello di emergenza.

(5) I dispositivi per la messa a mare dei battelli di emergenza devono essere conformi alle disposizioni della regola III/10.

Se un battello di emergenza soddisfa i requisiti della sezione 4.5 o 4.6 del codice LSA, può essere incluso nella capacità dei mezzi collettivi di salvataggio specificati nella tabella che precede.

Un'imbarcazione di salvataggio può essere ammessa come battello di emergenza, purché i suoi dispositivi per la messa a mare e il recupero siano conformi ai requisiti per le imbarcazioni di emergenza.

Almeno uno dei battelli di emergenza, se ne è richiesta la presenza, sulle navi ro-ro da passeggeri deve essere un battello di emergenza veloce conforme ai requisiti della regola III/5-1.3.

Qualora l'amministrazione dello Stato di bandiera consideri che la sistemazione di un battello di emergenza o di un battello di emergenza veloce a bordo della nave sia fisicamente impossibile, tale nave può essere esentata dal trasportare un battello di emergenza, a condizione che essa soddisfi tutti i seguenti requisiti:

- disponga dei mezzi necessari per il recupero dall'acqua di una persona in difficoltà;
- tale recupero possa essere osservato dalla plancia; nonché
- la nave risulti sufficientemente manovrabile per poter avvicinare e recuperare tali persone nelle peggiori condizioni ipotizzabili.

- (6) Almeno un salvagente su ciascun fianco deve essere provvisto di un cavo di sicurezza galleggiante di lunghezza pari ad almeno in doppio dell'altezza a cui esso è sistemato al di sopra della linea di galleggiamento in condizioni di minimo carico oppure pari a 30 metri, assumendo il valore maggiore.
Due salvagenti devono essere provvisti di segnale fumogeno ad attivazione automatica e di luce ad accensione automatica e Devono essere sistemati in modo da poter essere rapidamente lanciati in mare dalla plancia. I salvagenti restanti devono essere provvisti di luci ad accensione automatica conformi a quanto disposto al paragrafo 2.1.2 del codice LSA.
- (7) I segnali di soccorso, che devono essere conformi ai requisiti della sezione 3.1 del codice LSA, devono essere sistemati in plancia o presso la timoneria.
- (8) A ciascuna persona che sia chiamata a svolgere mansioni a bordo in zone esposte deve essere fornita una cintura di salvataggio gonfiabile. Dette cinture di salvataggio gonfiabili possono essere incluse nel numero totale di cinture di salvataggio prescritte dalla presente direttiva.
- (9) Deve essere presente un numero di cinture di salvataggio per bambini pari ad almeno il 10 % del numero di passeggeri a bordo o un numero superiore in modo da fornire una cintura di salvataggio a ciascun bambino.
- (10) Deve essere presente un numero di cinture di salvataggio per neonati pari ad almeno il 2,5 % del numero di passeggeri a bordo o un numero superiore in modo da fornire una cintura di salvataggio a ciascun neonato.
- (11) Tutte le navi devono recare a bordo un numero sufficiente di cinture di salvataggio per il personale di guardia e per l'uso nelle stazioni di salvataggio più distanti. Le cinture di salvataggio per il personale di guardia dovrebbero essere stivate sul ponte, nella sala di comando dell'apparato motore e in ogni altra stazione di guardia presidiata.
Al più tardi al momento della prima visita di controllo periodica successiva al 1° gennaio 2012 tutte le navi da passeggeri devono essere conformi alle disposizioni delle note 12 e 13.
- (12) Qualora le cinture di salvataggio per adulti non siano adatte a persone di peso fino a 140 kg e con una circonferenza toracica fino a 1 750 mm, deve essere presente a bordo un numero sufficiente di accessori adeguati per permettere allacciare le cinture di salvataggio anche a tali persone.
- (13) Su tutte le navi da passeggeri, ciascuna cintura di salvataggio deve essere provvista di una luce, conforme ai requisiti del paragrafo 2.2.3 del codice LSA. Tutte le navi ro-ro da passeggeri devono essere conformi ai requisiti della regola III/5.5.2.
- (14) Le navi di lunghezza inferiore a 24 m non sono tenute a trasportare a bordo dispositivi lanciasagole.»

b) è inserita la seguente regola III/9/2a:

«2a Entro il primo carenaggio programmato dopo il 1° gennaio 2018, ma non oltre il 1° luglio 2019, i meccanismi di sganciamento delle scialuppe di salvataggio non conformi ai paragrafi da 4.4.7.6.4 a 4.4.7.6.6 del codice LSA devono essere sostituiti con attrezzature conformi al codice (*).

(*) Cfr. gli orientamenti per la valutazione e la sostituzione di sistemi di rilascio e recupero di imbarcazioni di salvataggio (MSC.1/Circ.1392)»;

c) è inserita la seguente regola III/10a:

«10a Recupero di persone dall'acqua

NAVI DELLE CLASSI B, C e D, COSTRUITE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2018

.1 Tutte le navi devono disporre di piani e procedure per il recupero di persone dall'acqua specifiche per la nave stessa, tenendo conto delle linee guida elaborate dall'IMO (*). Tali piani e procedure devono definire le attrezzature destinate ad essere utilizzate ai fini del recupero e le misure da adottare per ridurre al minimo il rischio per il personale di bordo coinvolto in operazioni di recupero. Le navi costruite prima del 1° gennaio 2018 devono soddisfare il presente requisito entro la prima analisi periodica o di rinnovo delle attrezzature di sicurezza.

.2 Le navi ro-ro da passeggeri conformi alla regola III/5-1.4 sono ritenute conformi anche alla presente regola.

(*) Orientamenti per lo sviluppo di piani e procedure per il recupero di persone dall'acqua (MSC.1/Circ.1447).»;

d) è inserita la seguente regola III/13.9:

«9 I membri dell'equipaggio autorizzati all'accesso o responsabili del soccorso in locali chiusi devono partecipare a esercitazioni di accesso e soccorso in locali chiusi, le quali devono tenersi a bordo della nave a intervalli stabiliti dall'amministrazione, ma non meno di una volta l'anno:

.1 Esercitazioni di accesso e soccorso in locali chiusi

.1 Le esercitazioni di ingresso e soccorso in locali chiusi devono essere pianificate e condotte in modo sicuro, tenendo conto, se del caso, delle indicazioni fornite nelle raccomandazioni elaborate dall'IMO (*).

.2 Ogni esercitazione di accesso e soccorso in locali chiusi deve comprendere:

.1 La verifica e l'uso di dispositivi di protezione personale, necessaria per l'accesso;

- .2 La verifica e l'uso delle apparecchiature di comunicazione e relative procedure;
- .3 La verifica e l'utilizzo di strumenti di misurazione atmosferica in spazi chiusi;
- .4 La verifica e l'uso delle apparecchiature di salvataggio e relative procedure; nonché
- .5 Tecniche di primo soccorso e di rianimazione.

(*) Cfr. le raccomandazioni rivedute per l'accesso a locali chiusi a bordo delle navi adottato dall'IMO con la risoluzione A.1050(27).»

e) è inserita la seguente regola III/14:

«14 Documentazione (R 19.5)

NAVI NUOVE ED ESISTENTI DELLE CLASSI B, C e D

- .1 La data in cui sono tenuti gli appelli, le esercitazioni di abbandono della nave e le esercitazioni antincendio, le esercitazioni di accesso e soccorso in locali chiusi, e le esercitazioni relative ad altri mezzi di salvataggio e altre formazioni tenute a bordo deve essere registrata nel giornale di bordo come prescritto dall'amministrazione. Se un appello, un'esercitazione o una sessione di formazione non sono tenuti alla data prevista, nel giornale di bordo devono essere annotate le circostanze e l'entità dell'appello, dell'esercitazione o della formazione.»
-