

ALLEGATO

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

NAVI RO-RO DA PASSEGGERI DELLE CLASSI B, C e D COSTRUITE PRIMA DEL 1° GENNAIO 2003

- .1 Le navi ro-ro da passeggeri costruite prima del 1° gennaio 2003 devono conformarsi alle disposizioni dei paragrafi .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 e .9 entro la data della prima visita di controllo periodica successiva al 1° gennaio 2006.

Anteriormente a tale data, alle navi ro-ro costruite prima del 1° gennaio 2003 si applicano i paragrafi .2, .3, .4 e .5.

In deroga alle disposizioni che precedono, quando su tali navi gli apparecchi o i dispositivi di salvataggio vengono sostituiti o quando tali navi vengono sottoposte a riparazioni, adattamenti o modifiche rilevanti che comportano sostituzioni o aggiunte ai loro esistenti dispositivi o apparecchiature di salvataggio, questi dispositivi o apparecchiature devono conformarsi alle pertinenti disposizioni dei paragrafi .6, .7, .8 e .9.

.2 Zattere di salvataggio

- .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.

- .2 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere provvista di dispositivo di galleggiamento libero conforme alla regola SOLAS III/23 in vigore il 17 marzo 1998.

- .3 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere del tipo provvisto di rampa di imbarco conforme alle disposizioni di cui alla regola SOLAS III/39.4.1 o alla regola SOLAS III/40.4.1 in vigore il 17 marzo 1998, a seconda del caso.

- .4 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 dal lato sul quale galleggia. È 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 meteorologiche 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.

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, la cui capacità totale sia almeno pari 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 adottate dall'IMO (con Circ. MSC 809).

.3 Battelli di emergenza veloci

- .1 Almeno un battello di emergenza 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 adottate dall'IMO con Circ. MSC 809.

- .2 Ciascun 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 di ciascun 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 adottate dall'IMO con risoluzione A.771 (18), e successivi emendamenti. L'addestramento e le esercitazioni devono comprendere le diverse operazioni di salvataggio, maneggio e manovra di tali imbarcazioni in varie condizioni meteorologiche, nonché di raddrizzamento in seguito a capovolgimento delle stesse.