

codice LSA 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/13.4.

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 ai paragrafi 4.2.4.1 o 4.3.4.1 del codice LSA, 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. 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. 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 adottate dall'IMO con circ. MSC 809.

7. 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 meteomarine 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 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;
- 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.

8. Mezzi di soccorso.

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 tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con circ. MSC 810.

3. Se lo scivolo di un dispositivo MES e' 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.

9. Cinture di salvataggio.

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.

